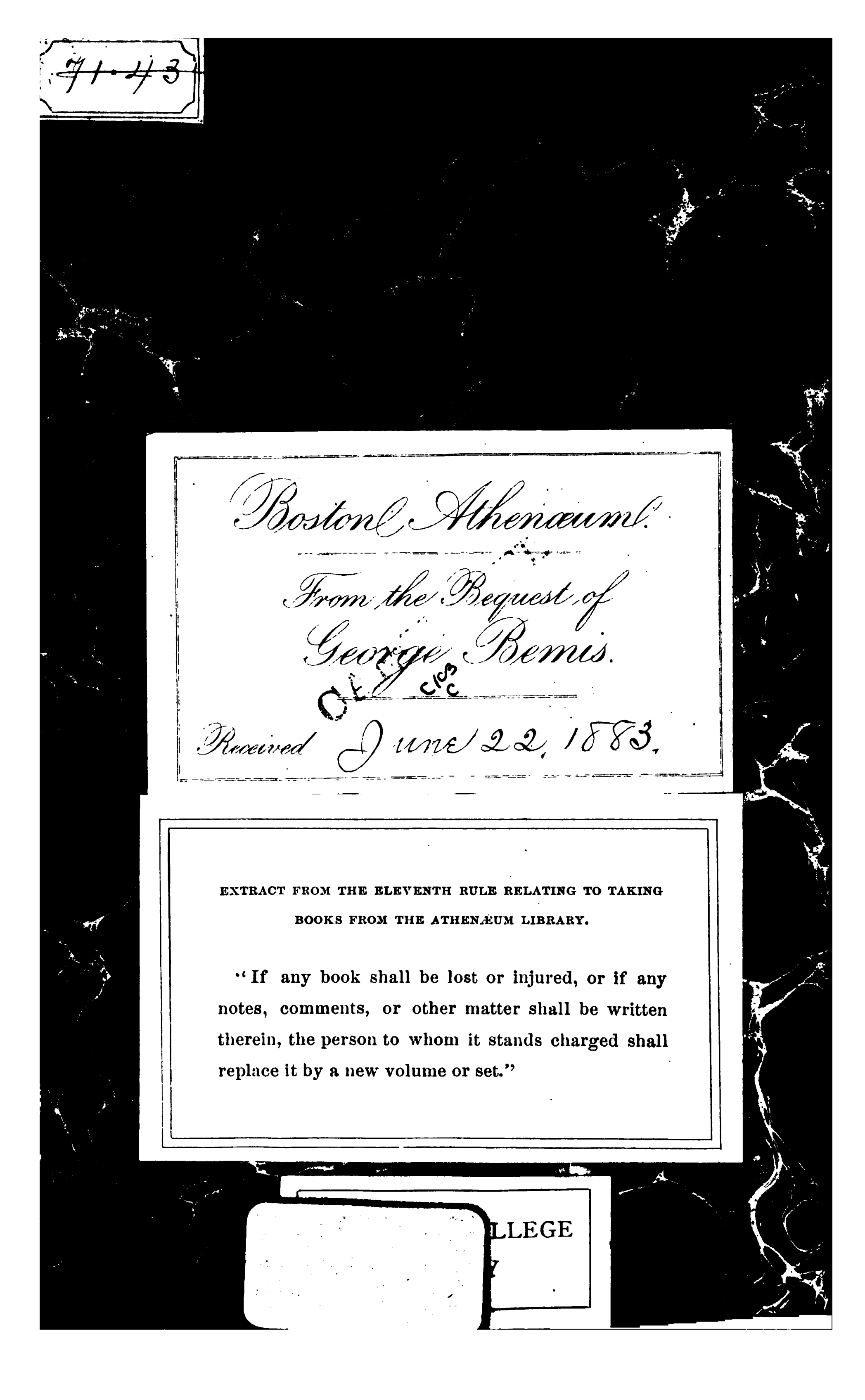

71-43
Boston Athenæum.
From the Bequest of
George Bemis.
Received June 22, 1883.
EXTRACT FROM THE ELEVENTH RULE RELATING TO TAKING
BOOKS FROM THE ATHENÆUM LIBRARY.
"If any book shall be lost or injured, or if any notes, comments, or other matter shall be written therein, the person to whom it stands charged shall replace it by a new volume or set."
LLEGE



ÉTUDES

DE

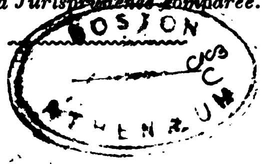
DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ

MARITIME

PAR

CH. LYON-CAEN
Professeur à la Faculté de droit de Paris
Et à l'Ecole des sciences politiques.

Extrait du *Journal du Droit international privé*
et de la Jurisprudence comparée.



PARIS
COTILLON, LIBRAIRE-ÉDITEUR,
24, RUE SOUFFLOT,
1883

ETUDES

DE

DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ MARITIME

INTRODUCTION.

SOMMAIRE : — 1. Peu d'auteurs ont traité des conflits de lois en matière de Droit international privé maritime. — 2. Fréquence actuelle de ces conflits. Ses causes. — 3. Nature spéciale des principes devant servir à les résoudre. Prédominance à attribuer à la loi du pavillon. Tendance de la jurisprudence française. Doctrine des auteurs. — 4. Liste des questions à examiner.

1. De nombreux travaux ont été faits sur le droit international public maritime; mais jusqu'ici les conflits de lois auxquels donne naissance l'application des lois maritimes privées ont peu occupé les jurisconsultes (1). Nous nous proposons de chercher à combler cette lacune en examinant les pricipales difficultés de ce qu'on peut appeler le *droit international privé maritime*. Deux causes nous paraissent devoir attirer l'attention sur ces questions : l'une actuelle et en quelque sorte secondaire, c'est leur nombre toujours croissant; l'autre permanente et capitale, c'est la nature spéciale des principes qui souvent doivent servir à les résoudre.

2. Le nombre des conflits de lois en matière de droit maritime privé a beaucoup augmenté dans ces dernières années, et il est facile de s'expliquer son accroissement. Pour que ces conflits s'élèvent, il faut nécessairement que des navires d'un pays entrent dans les ports de pays étrangers. Cela s'est sans doute produit de tout temps; à toutes les époques, des navires d'une nation ont été forcés, soit par la tempête ou d'autres événements de mer, soit par des faits de guerre, de se réfugier dans des ports étrangers; à toutes les époques aussi, des navires sont partis ayant pour destination des ports étrangers ou devant faire échelle dans des ports de ce genre (2). Mais

(1) On ne trouve guère que quelques pages sur plusieurs de ces questions dans les traités généraux de droit international privé anglais et américain. Voyez Story, *Commentaries on the conflict of laws, sixth edition*, 1865.

Phillimore, *Commentaries upon international laws*, second édition, 1874, chap. XLI. Lex mercatoria.

Warton, *A Treatise on the conflict of laws*, Philadelphia, 1872.

En France, nous trouvons seulement quelques dissertations sur plusieurs questions spéciales (V. Labbé, Recueil de jurisprudence de Sirey, Dissertation, année 1871, 2e partie, pages 57 et 58).

(2) Au XVIIe siècle, c'étaient des vaisseaux hollandais qui effectuaient pour une part très grande les transports maritimes des nations de l'Europe. Aussi appelait-on les Hollandais *rouliers des mers*.

jusqu'en ces dernières années, le fait de l'entrée dans nos ports de navires étrangers y important des marchandises était peu fréquent, relativement à ce qu'il est devenu aujourd'hui. Le système protecteur avec ses droits de tonnage et ses surtaxes de pavillon donnant à nos nationaux avantage à faire importer leurs marchandises par des navires français, éloignait nécessairement les navires étrangers de nos ports.

L'abolition du système protecteur, en amenant la consécration du grand principe de l'assimilation des pavillons, a rendu un fait normal, l'entrée dans les ports d'une nation des navires de toutes les autres. En France même, par suite de la fâcheuse décadence de notre marine marchande, la part du pavillon national dans la navigation maritime décroît sensiblement au profit des pavillons étrangers.

3. Les conflits de lois en matière maritime privée ne doivent pas, d'après nous, être toujours tranchés à l'aide des principes ordinaires du droit international. La nature spéciale des bâtiments de mer, la nécessité de faciliter et de favoriser les relations maritimes et commerciales entre les citoyens des divers Etats, doit faire fréquemment appliquer des règles toutes particulières : on doit se référer à la loi du pavillon du navire, c'est-à-dire à la loi du pays auquel le navire appartient (1), alors que les principes du droit commun entraîneraient l'application de la loi du pays dans lequel se trouve en fait le navire, (*lex rei sitæ*). L'application de la loi du pavillon est bien universellement admise dans le cas où il s'agit d'un navire se trouvant en pleine mer, c'est-à-dire hors de la mer territoriale d'un Etat quelconque. Notre prétention est que l'application de la loi du pavillon ne doit pas être restreinte à ce cas, qu'elle doit être adoptée même quand un navire se trouve dans un port étranger.

Le navire français ou étranger, en quelque lieu qu'il voyage, conserve toujours sa qualité de chose française ou étrangère, et doit rester, selon nous, toujours soumis aux lois de son pays d'origine, en tant qu'elles ne sont pas contraires à des lois d'ordre public du pays dans lequel il se trouve. Grâce à ce principe, on obtient le précieux résultat de ne pas faire varier les lois auxquelles sont soumis les navires avec les nombreux pays qu'ils parcourent. Du reste, la portée des considérations qui doit faire prévaloir la loi du pavillon sera mieux éclaircie à propos de chacune des questions particulières dans l'examen desquelles nous aurons à entrer.

Nous serons loin d'avoir toujours avec nous la jurisprudence française ; en ces matières difficiles, elle ne semble pas avoir de théorie bien arrêtée, mais, à en juger par ses décisions les plus récentes (2),

(1) C'est autrement dit le pays où est situé pour le navire ce qu'on appelle en France le port d'immatricule, en Allemagne *Heimathshafen*.
(2) Voyez spécialement Arrêt de la Cour de Rouen du 31 juillet 1876

elle paraît être entrée dans une voie peu juridique et peu conforme aux intérêts du commerce de mer.

Quant aux rares jurisconsultes français qui ont traité plusieurs de nos questions, quelques-uns penchent du côté des doctrines que nous allons défendre, et parmi ceux qui nous semblent avoir ouvert la voie dans laquelle nous croyons devoir résolûment entrer, nous aurons la satisfaction d'en pouvoir citer dont les noms font le plus justement autorité (1).

4. Ces généralités suffisent sans doute pour faire comprendre que nous ne parlerons point de tous les conflits de lois maritimes privées. Nous laisserons de côté ceux qui se résolvent facilement à l'aide des règles du droit commun, pour nous attacher à ceux pour lesquels des solutions spéciales doivent, à notre sens, être admises. Nous traiterons ainsi successivement des conflits de lois concernant :

I. Les formalités à remplir pour la transmission de la propriété des navires.

II. Les droits des créanciers chirographaires du propriétaire sur le navire de leur débiteur.

III. L'hypothèque maritime.

IV. Les privilèges sur les bâtiments de mer.

V. L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires relativement aux obligations du capitaine.

VI. Les obligations du capitaine avant le départ, particulièrement quant à la visite.

VII. Les pouvoirs du capitaine en cours de route, et spécialement les conditions et formalités à remplir pour les emprunts à la grosse.

VIII. Les règlements d'avaries.

IX. Les abordages.

Dans l'étude ne ces diverses questions, nous prendrons comme point de départ la législation française, c'est-à-dire que nous supposerons toujours que des conflits s'élèvent, non pas entre les lois de deux pays étrangers, mais entre la loi française et une loi étrangère.

(Sirey, 77, 2, 129), et Jugement du Tribunal de commerce du Havre du 14 août 1877 (Droit du 20 octobre 1877).

(1) Voir M. Labbé (Dissertation dans le Recueil de jurisprudence de Sirey, 1871, p. 57 et 58) et M. de Courcy (*Questions de droit maritime*, 1re série, p. 72 et suiv.). L'un et l'autre de ces savants jurisconsultes ont défendu l'application de la loi du pavillon avec une grande force à propos de questions spéciales qui seront étudiées par nous plus bas.

I. Des formalités a remplir pour la transmission de la propriété des navires se trouvant, lors de leur vente, dans un port d'un pays autre que celui de leur port d'immatricule.

Sommaire : — 5. Causes des conflits. — 6. Formalités de la transcription en douane en France. Son but. Formalités des transmissions de propriété de navires dans quelques autres pays (Grande-Bretagne, États-Unis d'Amérique). — 7. Conflit de lois en cas, soit de vente d'un navire étranger se trouvant en France, soit d'un navire français se trouvant en pays étranger. Question à résoudre. — 8. Rappel des règles admises en droit international quant aux immeubles et aux meubles autres que les bâtiments de mer. — 9. Faut-il assimiler à ce point de vue les navires aux meubles? Tendance de la jurisprudence française à admettre cette assimilation. — 10. Arguments donnés en faveur de l'application de la *lex rei sitæ* aux navires. — 11. La préférence doit être donnée à la loi du pavillon. Réfutation des arguments de la doctrine contraire. Avantages de l'application d'une loi unique. — 12. Arrêt de la Cour de Rouen et jugement du tribunal de commerce du Havre, inadmissibles dans toutes les opinions. — 13. Exposé de l'espèce de l'arrêt de la Cour de Rouen. — 14. Critique de cet arrêt même au point de vue de la doctrine de la *lex rei sitæ*. — 15. Espèce du jugement du tribunal de commerce du Havre. — 16. Critique de ce jugement. — 17. Résumé de la théorie admise.

5. Toutes les législations paraissent aujourd'hui entourer les transmissions de propriété de navires et spécialement les ventes de formalités spéciales ayant pour but de faire connaître aux tiers les changements de propriétaires des bâtiments de mer; mais ces formalités ne sont point partout exactement les mêmes; c'est de leur diversité que peuvent naître les conflits que nous allons chercher à résoudre.

La législation française ne se borne pas à admettre, par dérogation à la règle générale de la liberté des preuves en matière commerciale (art. 109 C. de c.), que les ventes de navires doivent être faites par écrit (art. 196 C. de c.); elle exige encore que pour les ventes de bâtiments de mer et pour tous autres actes entraînant changement de leur propriétaire (donation, legs, succession ab-intestat, etc.), on remplisse des formalités généralement désignées dans l'usage sous le nom de *mutation* ou de *transcription en douane* (loi du 7 vendémiaire an II, art. 17 et 18). *La mutation en douane* se compose de deux formalités distinctes qui se complètent en quelque sorte l'une l'autre. Elle comprend :

1° La mention de l'acte translatif de propriété sur le registre de la douane du port d'attache du navire;

2° L'inscription de cet acte au dos de l'acte de francisation qui doit toujours être à bord du bâtiment (art. 225 C. de c.).

La transcription en douane a incontestablement en France, avant tout, un but politique. En obligeant les nouveaux propriétaires à faire

connaître leur acquisition, elle met obstacle à ce que des étrangers acquièrent des navires français et continuent néanmoins à les faire jouir des droits réservés à nos bâtiments (1).

La jurisprudence française attribue, en outre, à la transcription en douane une autre portée; selon elle, c'est une mesure de publicité destinée à faire connaître aux tiers les mutations qui s'opèrent dans la propriété des navires; son but est analogue à celui de la transcription immobilière; la propriété des navires n'est considérée en France, comme transmise à l'égard des tiers, que lorsque l'acte de transmission a été inscrit sur le registre de la douane du port d'immatricule et sur l'acte de francisation (2).

Il résulte de là, notamment :

1° Qu'entre deux acheteurs d'un même navire, celui-là est préféré qui le premier a fait opérer la transcription en douane;

2° Que les créanciers d'un propriétaire de navire peuvent le saisir entre les mains d'un tiers acquéreur, quand même celui-ci lui a fait faire un voyage, si l'acte de vente n'a pas été mentionné sur les registres de la douane du port d'attache et inscrit au dos de l'acte de francisation.

6. On trouve, comme nous l'avons indiqué plus haut (n° 5), dans

(1) Sous l'Empire de la loi du 21 septembre 1793 (acte de navigation français) en vigueur lors de la promulgation de la loi de vendémiaire an II, l'une des conditions de la nationalité française des navires était qu'ils appartinssent entièrement à des Français. La loi du 11 juin 1845 (art. 18) s'est relâchée de cette rigueur; d'après elle il suffit que les navires, pour être français, appartiennent au moins pour moitié à des Français.

Par suite du principe de l'assimilation des pavillons, il y a peu de différences aujourd'hui au point de vue juridique entre les navires français et les navires étrangers. L'unique privilège réservé aux navires nationaux est la navigation au cabotage.

(2) Cass. 16 mars 1863.

Cass. 16 mars 1864.

Deux arrêts de la Cour de Bordeaux ont refusé de voir dans la transcription autre chose qu'une formalité ayant un but politique (Bordeaux, 25 juillet 1858 et 22 août 1860).

Pour éviter à l'avenir toute incertitude, le projet de révision du Code de commerce français de 1865 contenait un article 194, livre II, ainsi conçu :

« La vente d'un navire peut être établie par tous les moyens de preuve « énoncés en l'art. 109.

« Néanmoins la vente totale ou partielle d'un navire n'est opposable « aux tiers qu'autant qu'elle est mentionnée sur l'acte de francisation. »

la plupart des législations étrangères des dispositions analogues; mais elles ne sont pas toutes absolument identiques. Les différences principales entre la loi française et plusieurs lois étrangères paraissent consister en ce que, tandis que la loi française exige à la fois l'inscription de la vente sur le registre des douanes et sa mention au dos de l'acte de nationalité (de francisation), quelques lois d'autres pays se contentent de l'inscription sur le registre du port d'immatricule. Il en est ainsi notamment dans les États-Unis d'Amérique: l'art. 4192 des statuts revisés, dispose que « un acte de vente ou transfert de navire ou portion de navire des États-Unis ne peut être valable à l'égard d'une autre personne que le vendeur, ses héritiers ou ayants droit, ou des personnes en ayant connaissance, qu'autant que cet acte de vente ou transfert a été inscrit au bureau du receveur des douanes où ce navire est enregistré. »

En Grande-Bretagne, l'acte sur la marine marchande (*merchant shipping act*) de 1854 consacre les mêmes règles.

7. La nécessité de la transcription en douane, telle qu'elle est organisée par les lois françaises pour la transmission de la propriété à l'égard des tiers, s'applique incontestablement aux navires français qui, au moment où la vente est opérée, se trouvent dans un port de France. Mais faut-il absolument, pour que ces formalités soient requises que ces deux conditions de la nationalité française du navire et de son séjour dans les eaux françaises, lors de la vente, soient réunies? Un navire français peut être vendu à un moment où il est dans un port étranger et à l'inverse, un navire étranger peut être vendu pendant qu'il se trouve dans les eaux françaises. Faut-il, s'attachant au pays dans lequel se trouve le navire, décider que, dans le premier cas, les formalités à remplir pour la transmission de la propriété seront déterminées par la loi du pays étranger, quoiqu'il s'agisse d'un navire français; que, dans le second cas il y aura lieu d'accomplir les formalités prescrites par la loi française quoiqu'il s'agisse d'un navire étranger? On pourrait formuler la question en ces termes : de quel pays doit-on appliquer la loi, quant aux formalités qui doivent entourer la vente des navires, pour la transmission de la propriété à l'égard des tiers?

La question n'a été posée que rarement, mais on a souvent examiné une question analogue pour les autres biens, soit pour les immeubles, soit pour les meubles autres que les bâtiments de mer, et il est indispensable, pour bien saisir la difficulté qui s'élève à propos de ces derniers, de rappeler comment la question est résolue pour les immeubles et pour les meubles en général. D'ailleurs, pour les biens autres que les navires, aucune controverse sérieuse ne peut s'élever.

8. Les formalités de publicité à remplir pour les mutations immo-

bilières ne sont, suivant la doctrine commune, déterminées ni par la nationalité des parties, ni par la loi du lieu où l'acte translatif de propriété a été passé ; on n'applique pas à ce point de vue la règle *locus regit actum.*

On s'attache à la loi du pays, à la situation de l'immeuble. Ainsi en quelque pays que soit vendu un immeuble situé en France, il y a lieu d'opérer la transcription de l'acte de vente conformément à la loi française du 23 mars 1855. Cela se déduit de ce que la loi sur la transcription est une loi relative à la constitution de la propriété des immeubles, et par conséquent, une loi qui, aux termes de l'art. 3 du Code civil, doit régir tous les immeubles de notre territoire. Autrement d'ailleurs, le but de publicité de la loi serait manqué, il suffirait pour échapper aux règles salutaires de la loi de 1855, d'aller opérer la vente d'un immeuble français à l'étranger (1).

Pour les meubles, c'est aussi la loi du lieu de leur situation lors de la vente qu'on applique (2). Si en effet, au moins en France, des difficultés se sont élevées quant aux lois qui régissent les meubles, ce n'est qu'autant qu'il s'agit de masses de meubles, d'une succession mobilière, par exemple (3) ; il est hors de doute que les meubles considérés individuellement sont régis par la loi du pays où ils se trouvent. Ainsi, contrairement aux principes de la législation française (art. 1138, Code civil), quelques lois exigent encore, comme le faisait le droit romain, la tradition pour la translation de la propriété des meubles corporels. Si un meuble, se trouvant dans un pays admettant la nécessité de la tradition, est vendu même en France ou dans tout autre pays où la translation de la propriété par la seule convention est admise, il faudra que la tradition soit faite à l'acheteur, et entre deux acquéreurs successifs, celui qui le premier aura reçu la tradition, sera toujours préféré. (Pasquale-Fiore, Droit international privé, page 514 et 515.) Toutefois, quand des objets mobiliers sont vendus à un moment où ils ne sont point dans un lieu fixe (marchandises vendues pendant qu'elles sont en voie de transport), on les considère généralement comme se trouvant au domicile du vendeur.

9. Les navires sont en général, spécialement en France, considérés comme des meubles (art. 190, Code de commerce).

---

(1) Pasquale-Fiore (traduit par Pradié-Fodéré). Droit international privé, nº 205, p. 349 ; Aubry et Rau, 4ᵉ édit., t. 1, p. 84 § 31 ; Demol., t 1, nº 107 ; Laurent, Principes de droit civil, t. 1, nº 102.

(2) Pasquale-Fiore, ouvrage cité, nº 197 et suiv.

(3) V. sur ce point, Articles de M. Louis Renault, *Journal du droit international privé*, 1875, p. 329, p. 422 et suiv., et 1876, p. 15 et suiv.

Faut-il appliquer aux navires, quant aux formalités de publicité relatives à la transmission de leur propriété, la loi du pays où ils se trouvent lors de leur vente, comme s'il s'agissait de meubles ordinaires? Selon nous, cette doctrine ne doit pas être admise; c'est toujours et invariablement la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi du pays auquel le navire appartient, qu'on doit appliquer. Toutefois, nous devons le reconnaître, la jurisprudence française, dans les cas assez rares où elle a dû se prononcer sur la question, s'est toujours décidée, en faveur de la loi du pays de la situation réelle du navire (1).

10. L'argumentation produite en faveur de la solution consacrée par la jurisprudence française est fort simple, et il faut l'avouer, quelque peu spécieuse. Les navires sont des meubles (art 190, Code de commerce), et on doit, sauf dans les cas où la loi déroge formellement à ce principe, leur appliquer les mêmes règles de droit qu'aux autres meubles. Aucune loi n'ayant posé de règles spéciales quant aux conflits de loi relatifs aux formalités de publicité concernant les transmissions de propriété de navires, il faut chercher les principes régissant à ce point de vue les autres meubles et les leur appliquer. Or, il est généralement reconnu que les formalités à remplir pour la transmission de la propriété des meubles sont fixées par la loi du pays où ils se trouvent. Si, par cela seul qu'un navire est dans les eaux françaises, on ne lui appliquait pas nécessairement les lois de France, les Français pourraient être victimes des erreurs les plus funestes et les plus excusables. On peut bien supposer que les Français connaissent la loi de leur pays, mais il serait exorbitant de présumer chez eux la connaissance des lois étrangères.

11. Cette argumentation ne nous paraît nullement convaincante, et, comme nous le disions plus haut, nous croyons fermement devoir toujours appliquer la loi du pavillon du navire aux formalités de publicité à remplir pour en transmettre la propriété à l'égard des tiers, en quelque lieu que le navire soit au moment où s'opère la vente. Ainsi, un navire anglais est-il vendu même dans les eaux de France? C'est à l'acte anglais sur la marine marchande qu'on doit se référer. Si, au contraire, un navire français est vendu même dans les eaux anglaises, notre loi est seule applicable.

Sans doute, les meubles sont en principe régis par la loi du pays où ils se trouvent, encore qu'ils appartiennent à des citoyens d'un autre pays; mais nous ne saurions admettre que les navires doivent

(1) Voyez Rouen, 31 juillet 1873. (Sirey, 1877, 2, p. 129 et notre dissertation en note.)

Jugement du Tribunal de commerce du Havre du 14 août 1877 (*Le Droit* du 20 octobre 1877).

sous ce rapport être assimilés aux autres biens mobiliers. On l'a dit bien souvent, les navires sont des meubles sans doute, mais des meubles d'une nature spéciale, qui, en droit, sont, sous beaucoup de rapports, traités d'une façon toute particulière. A certains égards, ils sont régis par des règles applicables d'ordinaire aux seuls immeubles; à d'autres on les soumet à des règles qui ne régissent habituellement aucune autre sorte de biens ni mobiliers, ni immobiliers; enfin, parfois même on les traite comme des personnes. Ainsi, au premier point de vue, en France, les navires sont susceptibles d'hypothèques (loi du 10 décembre 1874); au second, des créanciers même purement chirographaires ont sur eux un droit de suite (art. 190 et 193 C. de c. français); enfin, comme les personnes, les navires ont une sorte d'acte de l'état civil qui est leur acte de nationalité, une sorte de siège légal fixe qui est leur port d'attache ou d'immatricule, et c'est précisément ce siège légal fixe qui a permis de soumettre leur transmission à des formalités de publicité inconnues pour tous les autre meubles.

Nos adversaires ne refusent certainement pas de reconnaître ces différences incontestables dans le droit français entre les bâtiments de mer et les autres meubles; mais leur théorie, c'est que la loi elle-même détermine limitativement les différences qui séparent les navires des biens mobiliers en général. Dans le silence de la loi, ils prétendent que c'est l'assimilation qui doit être admise.

Nous ne le contestons point ; on ne peut arbitrairement multiplier les différences juridiques entre les navires et les autres meubles ; mais il ne faut pas non plus, tombant dans un autre excès, les restreindre d'une façon arbitraire. C'est à ce dernier résultat que conduirait, s'il était admis, le principe invoqué, à raison de son excessive étroitesse. Les règles régissant les meubles ordinaires ne sont pas inapplicables aux navires, exclusivement dans le cas où un texte formel de loi pose pour ceux-ci des principes spéciaux ; elles le sont encore toutes les fois que les motifs de la loi dont il s'agit n'existent pas pour les navires comme pour les autres biens mobiliers. En un mot, il faut ici ne pas oublier la règle d'interprétation bien connue : *Cessante ratione legis, cessat lex.* N'est-ce pas ainsi qu'en France on n'hésite pas à écarter pour les navires la grande règle de l'article 2279 du Code civil : *En matière de meubles, posssession vaut titre*, et cependant aucun texte ne l'exclut formellement ; les motifs seuls qui ont fait édicter cette règle n'existent pas pour les bâtiments de mer (1).

Selon nous, les raisons qui ont fait admettre expressément par la

(1) Cass. 19 janvier 1870 (Sir., 70, 1, 145), et Labbé, observations sur cet arrêt; Pardessus, t. 3, nº 617.

loi de certains pays, implicitement par la loi française, le principe de l'application de la *lex rei sitæ* aux meubles ne se présentent pas pour les navires.

Que dit-on en général pour justifier la règle? On dit que la plupart des meubles sont destinés à être vendus et forment l'aliment du commerce; qu'il n'y aurait pas de sécurité dans les transactions, si les meubles se trouvant dans un pays pouvaient être régis par les lois étrangères les plus diverses, par cela seul qu'ils appartiennent à des étrangers. D'ailleurs, pourquoi rattacherait-on les meubles, au point de vue de la loi à leur appliquer, au pays de leur propriétaire, ils n'ont pas même de signe extérieur quelconque les y reliant?

Rien de tout cela n'est vrai des navires. Ils ne sont pas généralement destinés à être vendus, ils sont un instrument et non un objet du commerce. En outre, à la différence des autres meubles, ils ont une sorte de siège légal, leur port d'immatricule auquel ils se rattachent. Leur nationalité est connue par l'examen de l'acte de nationalité que le capitaine doit avoir à son bord (art. 225, C. de c.); elle se manifeste même par des signes extérieurs, le pavillon national. Il n'y a donc pas à craindre que l'application de la loi du pavillon du navire dans un pays étranger soit une source d'erreurs et de dommages pour les habitants de ce pays.

Ce qui vient d'être dit a une portée générale en faveur de l'application de la loi du pavillon dans toutes les espèce susceptibles de se présenter; mais des raisons spéciales plus décisives encore nous paraissent favoriser l'application de la loi du pavillon particulièrement aux formalités à accomplir pour la translation de la propriété à l'égard des tiers. Dans quel but ces formalités ont-elles été prescrites? Dans un but de publicité. Ce but ne serait-il pas manqué si la loi du pays du navire cessait d'être applicable, par cela seul qu'il aurait été vendu à un moment où il se trouvait dans un port étranger? Avec une pareille doctrine, ne serait-on pas logiquement conduit à reconnaître qu'un navire français se trouvant à l'étranger, dans un pays où la loi ne prescrit pas la publicité des mutations de propriété, pourrait être considéré comme ayant changé de propriétaire, bien que ce changement n'eût pas été porté à la connaissance des tiers par la transcription en douane faite au port d'immatricule. Alors il ne serait plus vrai de dire que nos registres de douane présentent un tableau complet de l'état de la propriété de nos navires. On nous répondra peut-être qu'en pareil cas le navire sera réputé avoir changé de propriétaire dans le pays où il se trouvait lors de la vente, mais qu'en France le vendeur sera considéré comme ayant conservé la propriété.

Nous ne saurions nier qu'en droit international privé des résultats de ce genre se produisent; parfois sur une même question et dans

une même espèce deux solutions différentes sont admises dans deux pays différents, ainsi telle personne réputée Française en France est réputée Allemande en Allemagne. Mais un pareil résultat est trop plein d'inconvénients pour qu'on soit porté à multiplier le nombre des cas où il se produit. Avec la loi du pavillon, on évite toutes ces contrariétés de solutions, on soumet la mutation de la propriété des navires à une loi uniforme et indépendante de circonstances variables des espèces (1).

12. Du reste, nos adversaires, en voulant appliquer la *lex rei sitæ*, sont arrivés à des conséquences les plus singulières et les plus iniques. La Cour de Rouen et le tribunal de commerce de Marseille ont récemment rendu des décisions qui nous semblent devoir être condamnées même par les partisans de la loi de la situation du navire. Nous chercherons à le prouver ; mais pour cela il est indispensable d'exposer les faits des espèces soumises à la Cour de Rouen et au tribunal de commerce du Havre.

13. La Cour de Rouen a statué sur une première affaire, dans un arrêt du 31 juillet 1876 (Sirey, 1877, 2, p. 129 et suiv.).

En fait, les sieurs Buisson et Aka frères ayant saisi le navire anglais le *Colstrup* se trouvant en France, en leur qualité de créanciers du sieur John Almond, les sieurs Willis et autres demandèrent la nullité de la saisie, du moins en tant qu'elle frappait sur 54/64, en alléguant qu'ils avaient acheté en Angleterre ces 54/64 du navire du sieur John Almond, et qu'en conséquence les créanciers de ce dernier ne pouvaient plus saisir le bâtiment que pour les 10/64, dont leur débiteur avait conservé la propriété. A cette demande de nullité de la saisie, les créanciers répondaient que la vente ne leur était pas opposable, parce qu'elle n'avait pas été, comme l'exige la loi française, inscrite sur l'acte de nationalité du navire, et que, par suite, ils avaient pu croire que la propriété entière du navire était restée à leur débiteur. Les acquéreurs répliquaient, pour échapper à la saisie, que, dans l'espèce s'agissant d'une vente faite en Angleterre et d'un navire anglais, c'était la loi anglaise qu'il fallait appliquer ; or, selon eux, d'après cette loi, la mention de la vente sur l'acte de

(1) Nous pouvons citer en faveur de la doctrine que nous venons de défendre M. Caumont (Conclusions dans l'affaire du *Jamestown*, jugée par le Tribunal de commerce du Havre, V. ci-après nos 13 et 15 et M. Labbé, notre éminent collaborateur, dans une dissertation sur une question qui sera examinée plus loin, émet les idées générales suivantes ; « La natio « nalité des navires qui les suit partout n'a pas seulement une importance « politique ; elle les soumet, pour la constitution et la transmission de la « propriété, à une loi unique et invariable, à l'action d'une autorité « unique et invariable » (Sirey, 1871, 2, 57).

nationalité n'est pas nécessaire pour que la translation de propriété soit opérée à l'égard des tiers. C'est aux créanciers que la Cour d'appel de Rouen a donné gain de cause en confirmant un jugement du tribunal de commerce du Havre (1).

(1) Voici la partie de l'arrêt de la Cour de Rouen qui est spécialement relative à la question que nous examinons.

ARRÊT :

(Buisson et Aka frères contre Willis et autres.)

La Cour : Attendu que les intimés eux-mêmes reconnaissent que la loi du 27 vendémiaire an II a organisé un mode de transcription en matière de transmission de propriété de navire; qu'en effet, en exécution de cette loi, il est tenu au bureau du port d'attache du navire un registre matricule qui doit contenir, entre autres mentions, celle du nom du propriétaire ; qu'en outre, l'acte de francisation ou de nationalité doit lui-même porter au dos l'inscription de tous les changements de propriété; que le voyage en mer ayant pour effet, d'après le Code de commerce, de purger le droit de suite appartenant aux créanciers du vendeur, a nécessairement pour point de départ l'accomplissement de ces formalités, qu'alors, le registre ouvert à tous les intéressés et l'acte de francisation que le capitaine doit toujours avoir à son bord, permettent aux tiers de s'assurer avec facilité des conditions dans lesquelles se trouve la propriété du navire ; que la valeur souvent considérable de ces sortes de meubles, explique qu'on les ait entourés d'une protection spéciale et dans certains cas, assimilés aux immeubles ; que la loi de 1874, qui rend les navires susceptibles d'hypothèque, et qui repose sur la même base que la loi de Vendémiaire, ne laisse plus de place au doute sur la volonté du législateur d'instituer la transcription et de protéger ainsi les intérêts privés, tout en règlementant la police de la navigation.

Attendu que les cessions du *Colstrup* invoquées par les intimés n'ayant pas été transcrites sur l'acte de nationalité, ne peuvent être opposées aux saisissants; attendu qu'on objecte qu'il s'agit d'un navire anglais acheté jusqu'à concurrence de cinquante-quatre soixante-quatrièmes en Angleterre; que la loi anglaise, qui n'exigerait pas la transcription, serait seule applicable à l'espèce, et que, dès lors, les intimés, légitimes propriétaires du navire, seraient bien fondés à le revendiquer ;

Mais attendu que le *Colstrup*, au moment de la saisie, était mouillé dans le port de Dieppe; que, d'après l'article 3 du Code civil, les immeubles, même ceux possédés par des étrangers, sont régis par la loi française ; que c'est là une conséquence du principe de la souveraineté; qu'il en doit être de même des meubles dès qu'ils reposent sur le sol français; que d'après les mêmes articles, les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire ; qu'il n'est pas admissible que les meubles qui suivent l'étranger, ne soient pas soumis aux mêmes lois que sa personne ; qu'en matière de loyers, par exemple, le privilège du propriétaire puisse être contesté parce que le locataire serait étranger ; que les articles 546 du Code de procédure civile, 2123 et 2128 du Code civil combinés prouvent qu'en cas de conflit entre la législation française et la législation étrangère, c'est la législation française qui doit prévaloir ; qu'en effet, l'*exequatur* peut être refusé à des actes déclarés exécutoires par une autorité étrangère; que le Français, tenu de ne pas ignorer les lois de son pays, ne peut être astreint à connaître les autres législations ; qu'autrement il serait réduit à l'impuissance et que ses intérêts seraient sacrifiés ; que, dès lors, il ne traite avec les étrangers, possesseurs de meubles en France, qu'en contemplation des lois françaises ; que c'est ce qui est arrivé dans l'espèce, les appelants ne s'étant mis à découvert

14. Nous ne craignons pas de le dire, cette décision est contraire même au principe sainement entendu d'où la Cour de Rouen a prétendu déduire sa solution ; dans l'espèce, les créanciers devaient succomber, l'acquisition devait leur être opposable même dans le système selon lequel, par assimilation des navires avec tous les autres meubles, c'est la loi du pays où le bâtiment se trouve qui détermine les formalités à observer pour la transmission de sa propriété.

Quand il s'agit de meubles ordinaires, on considère sans doute la loi du pays où se trouve le meuble (*lex rei sitæ*). Mais où il se trouve, à quel moment? Au moment de la vente. La Cour de Rouen a raisonné comme si l'on devait se référer à la loi du pays où se trouve un meuble au moment quelconque, même bien postérieur à la vente, où naît la question de savoir à qui appartient le meuble. Elle s'est attachée au fait que le navire se trouvait en France lors de la saisie. Avec un pareil système, il n'y aurait plus de sécurité pour les propriétaires de meubles ; ayant acquis la propriété dans un pays, ils pourraient n'être plus réputés propriétaires par cela seul qu'ils transporteraient le bien mobilier par eux acquis dans un autre pays soumis à une législation différente. Cela serait désastreux, surtout pour les

---

que parce que le *Colstrup* faisait un service en quelque sorte régulier entre la France et l'Angleterre et que l'acte de nationalité qu'il portait à son bord n'indiquait d'autre propriétaire que John Almond, leur débiteur.

Attendu qu'on invoque la règle : *locus regit actum*, laquelle ne serait que la consécration du respect que les nations se doivent mutuellement; mais, attendu que cette règle, qui n'est d'ailleurs écrite dans aucune loi, ne s'applique qu'aux formalités extrinsèques et purement instrumentaires des actes ; qu'elle est étrangère au fond du droit, dès lors à la transcription, un des modes d'après lesquels la propriété peut être transférée au respect des tiers ; qu'en pareil cas, chaque législation, sur son territoire, demeure souveraine; qu'ainsi une donation faite à l'étranger selon les formes d'authenticité autorisées par la loi du pays pourrait être valable, mais pourtant ne serait translative au respect des tiers, qu'après transcription ;

Attendu qu'il suit donc de ce qui précède que c'est la loi française qui est applicable au procès ; attendu d'ailleurs que, fallût-il recourir à la loi anglaise, ce qui n'est pas admis, on pourrait douter que ses prescriptions eussent le sens que les intimés lui attribuent ;... que, dans l'espèce, la saisie pratiquée contre John Almond, alors que l'acte de nationalité le signalait comme seul et unique propriétaire, est régulière, et que conséquemment elle doit produire tous ses effets, à moins que les créanciers saisissants ne soient désintéressés.....

Par ces motif... déclare non valable, au respect des appelants, toutes cessions partielles qu'a pu consentir Almond de la propriété du navire *Colstrup*, et qui n'ont pas été transcrites ou mentionnées au dos de l'acte de nationalité dudit navire, conformément à la législation française, seule applicable à la cause; en conséquence, dit à tort les demandes en distraction de 14/64 de ce navire formées par Willis et joints, au contraire, déclare valable, pour toutes les parties du navire la saisie, pratiquée, etc... ; ordonne la vente du *Colstrup*, conformément à la loi, etc...

navires qui, d'après leur destination même, traversent les contrées les plus diverses.

Comme à la rigueur un navire peut aller dans tous les pays et y être saisi, avec la théorie de la Cour de Rouen, il faudrait, pour être en pleine sécurité, qu'un nouvel acquéreur fît remplir les formalités de publicité prescrites par toutes les législations !!!

La Cour de Rouen a méconnu un principe tutélaire généralement admis dans le droit international privé : les droits acquis sur un meuble conformément aux lois d'un pays ne peuvent être considérés comme disparaissant par suite du transport de ce meuble dans un autre pays. Sans cela il y aurait, au grand détriment des relations internationales, une iniquité analogue à celle résultant de l'effet rétroactif donné à une loi. Ainsi, quelle que soit la théorie générale qu'on adopte, si une vente d'un navire anglais, se trouvant en Angleterre, a été faite avec les formalités prescrites par la loi anglaise, elle a rendu l'acheteur propriétaire *erga omnes*, et il ne serait pas admissible que son droit disparût, qu'il cessât d'être réputé propriétaire à l'égard des tiers, à raison de ce que le navire est passé en France, où la loi est différente de la loi anglaise (1).

Pour qu'il y eût difficulté sérieuse, il faudrait supposer la vente d'un navire anglais se trouvant en France ; il y aurait alors un conflit entre la loi du pays où se trouve le navire lors de la vente (la loi française) et la loi du pavillon du navire (la loi anglaise).

15. Le tribunal de commerce du Havre a, dans une espèce analogue à celle sur laquelle a statué la Cour de Rouen, consacré la même solution.

Voici les faits du procès :

M. Chegaray avait, au mois de septembre 1876, en vertu d'une ordonnance du Président du tribunal de commerce du Havre, fait saisir conservatoirement le navire américain *Jamestown*, amarré dans le port du Havre, pour sûreté et avoir paiement de 491,465 piastres dues par un sieur Hagar. Le capitaine Alban Call, à qui cette saisie avait été notifiée, protesta contre elle. Il prétendait notamment que le navire saisi n'appartenait plus au sieur Hagar, débiteur de la somme réclamée, mais à un sieur Lewis, dont le capitaine Call était le mandataire. Le capitaine soutenait que cette vente était opposable aux créanciers, comme ayant été, d'après la loi américaine, enregistrée au bureau de receveur des douanes de Bath, port d'immatricule du *Jamestown*, et M. Lewis intervint dans l'instance pour appuyer son capitaine. Le sieur Chegaray répliquait que s'agissant

(1) Pasquale-Fiore, n° 338, p. 515 et 516 et n° 204, p. 347 et 348.

d'un navire qui se trouvait en France, la loi française était seule applicable et que, par suite, la vente lui était inopposable puisque, en violation de la loi française, il n'y en avait pas de mention sur l'acte de la nationalité. Le tribunal de commerce du Havre, en se réservant de statuer sur le fond, ordonna par un jugement du 21 octobre 1876, à Chegaray, de donner mainlevée de la saisie, afin que le navire pût reprendre la mer, mais à charge par le capitaine Call de déposer une somme de 300,000 francs, ou de fournir une caution solvable pour le paiement de cette somme.

Le tribunal de commerce du Havre a statué sur le fond par un jugement du 11 août 1877; il a donné gain de cause au créancier en reconnaissant qu'il y avait lieu d'appliquer la loi française à l'exclusion de la loi américaine (1).

(1) Voici le texte du jugement du Tribunal de commerce du Havre (Lewis et Call contre Chegaray et autres).

« Attendu que le capitaine Alban Call et Lewis ont assigné Chegaray et joints à comparaitre devant ce tribunal pour entendre juger que le navire américain *Jamestown* est la propriété de Lewis; en conséquence, s'entendre condamner à donner mainlevée des saisies par eux conduites, les 2 et 4 septembre 1876, sur ledit navire et sur son fret, en garantie de leur créance sur Hagar;

« Qu'à l'appui de leur demande, ils produisent un extrait des registres de la douane américaine constatant que, 2 mars 1876, il a été reçu, au bureau de Bath, un acte relatant la vente faite par Hagar à Lewis de la moitié du *Jamestown*;

« Qu'ils prétendent que l'inscription de cet acte sur le registre de la douane de Bath suffit pour établir la propriété, et ce suivant la loi américaine, qui, d'après eux, doit seule régir la cause.

« Attendu que, de leur côté, Chegaray et joints soutiennent que Hagar est le seul et véritable propriétaire de *Jamestown*, ainsi que cela résulte de l'acte de nationalité existant à bord du navire au moment de la saisie ;

« Que cet acte n'est produit ni en original ni en copie; que le capitaine Call, sommé à plusieurs reprises d'en donner communication, a toujours refusé de le faire ; qu'il faut induire de ce refus que l'acte mentionnait Hagar comme propriétaire; qu'il ne peut, d'ailleurs, en être autrement, puisque la vente vantée par Lewis a été consentie pendant que le navire était en cours de voyage ; qu'aussi Hagar étant leur débiteur, ce dont ils justifieront, les saisies doivent être validées ;

« Qu'ils se prévalent de leur qualité de Français pour réclamer l'application à leur cause de la législation française ;

« Attendu que mainlevée des saisies dont il est question a été donnée ;

« Qu'il s'agit donc, uniquement, de savoir à qui appartient *le Jamestown*, et quelle sera la législation à suivre pour décider ce point.

« Sur ce, attendu qu'au moment de la saisie, *le Jamestown* était dans le port du Hâvre;

« Que les navires déclarés meubles par l'art. 190 du Code de commerce, ont toujours été placés sous un régime différent de celui des autres meubles;

16. Le jugement du tribunal de commerce du Havre mérite les mêmes critiques que l'arrêt de la Cour de Rouen ; sa théorie est

---

« Que l'article précité édicte que quoique meubles, ils sont néanmoins affectés aux dettes du vendeur ;

« Que, dans certains cas particuliers, la jurisprudence leur a appliqué les règles faites pour les immeubles ; que la loi de 1874, en les rendant susceptibles d'hypothèque, les assimile à de véritables immeubles ;

« Attendu qu'aux termes de l'art. 3 du Code de commerce, les immeubles, même possédés par des étrangers, sont régis par la loi française ; qu'il doit en être de même des navires ; qu'il n'y a donc pas de doute sur la législation applicable à la cause ; qu'elle doit être jugée d'après la loi française ;

« Attendu que les navires ne peuvent être possédés corporellement, qu'il faut donc que leur propriété soit établie de telle façon qu'elle ne puisse être contestée ni en France, ni dans les pays étrangers que fréquentera le navire ;

« Qu'à cet effet, la loi a exigé :

« D'abord, que le navire soit inscrit à son port d'attache, sur un registre spécial tenu par la douane, registre mentionnant le nom du propriétaire et tous les détails donnant, pour ainsi dire, le signalement du navire ;

« Puis, que cette inscription soit intégralement reproduite sur un acte, dit de nationalité, qui est délivré au navire, et qui doit toujours l'accompagner ;

« On comprend que la loi, en exigeant cette double manifestation de la propriété du navire, n'admette aucune divergence entre les termes de l'inscription sur le registre de la douane et ceux de l'acte de nationalité ;

« Qu'il ne peut s'en présenter qu'au cas de vente du navire en cours de voyage ; mais que, dans ce cas, l'art. 196 du Code de commerce stipule expressément que la vente ne peut préjudicier aux créanciers du vendeur ;

« Attendu que Chegaray et joints se disent créanciers de Hagar, pour un compte auquel a donné naissance l'incendie du *Hagarstown* ; que ce sinistre a eu lieu le 21 avril 1875 ;

« Que ces conséquences ont, peu après cette date, mis aux mains de Hagar des sommes importantes, pour lesquelles il savait qu'il aurait à compter avec les assureurs français ;

« Que l'origine de la créance (dont l'existence ne paraît pas contestée, les parties n'étant en désaccord que sur la qualité) est antérieure à la vente faite par Hagar à Lewis, le 21 mars 1876 ;

« Que cette vente ne peut donc préjudicier aux créanciers du vendeur, quand même elle aurait été faite de bonne foi, ce que contestent les défendeurs ;

« Que, du reste, les demandeurs ont fourni eux-mêmes la preuve de la vanité de l'acte du 2 mars 1876 ;

« Qu'en effet, leur agent au Havre a, par lettre du 20 octobre, proposé aux assureurs une somme de 220,000 fr., contre la session de leur créance sur Hagar ;

« Que si Lewis était acquéreur sérieux de la moitié du *Jamestown*, s'il avait payé les 40,000 dollars stipulés à l'acte de vente, si, enfin, il se croyait réellement en règle vis-à-vis de la loi de son pays, on ne comprendrait pas qu'il offrît de se dépouiller d'une somme aussi importante que celle de 220,000 fr., pour dégager sa moitié du navire d'une saisie qu'il prétendait faire à tort ;

exactement la même. On doit seulement s'étonner de l'affirmation vraiment bien absolue du Tribunal de commerce du Havre; il va jusqu'à nier l'existence de toute difficulté sur notre question : « *Attendu.... qu'il n'y a donc pas doute sur la législation applica-* « *ble à la cause*, qu'elle doit être jugée d'après la loi française!!! »

17. En définitive, nous pouvons résumer notre théorie de la façon suivante :

La loi du pavillon du navire sert à fixer les formalités de publicité requises pour la transmission de la propriété, même quand le navire se trouve dans un pays étranger.

18. Ce n'est pas seulement au point de vue des formalités de publicité requises pour la translation de la propriété des navires à l'égard des tiers qu'à la différence des autres meubles, en cas de conflit de lois, les navires ne sont pas régis par la *lex rei sitæ*. Nous allons chercher à démontrer que la *loi du pavillon* doit prévaloir, à beaucoup d'autres points de vue.

« Qu'il faut donc voir, dans la proposition faite par Wood, le 20 octobre, et réitérée le 23, la main de Hagar, qui, seul, avait intérêt à transiger avec ses créanciers, moyennant une somme inférieure à celle qu'ils lui réclament;

« Attendu qu'il résulte de tout ce qui précède que Lewis n'est pas propriétaire de la moitié de *Jamestown* ;

« Qu'ainsi, l'action intentée aux assureurs par Alban Call, se disant capitaine de Lewis, doit être déclarée mal fondée ;

« Qu'il doit en être de même de l'intervention de Lewis.

« Sur les dommages-intérêts reconventionnellement réclamés par Chegaray et joints :

« Attendu que l'action de Call et Lewis n'aura eu d'autre effet que de retarder le moment où ils pourront rentrer dans les sommes qu'ils disent leur être dues par Hagar ;

« Que la condamnation qu'il espère obtenir contre ce dernier entraînera le payement des intérêts sur le principal, ce qui les dédommagera suffisamment du préjudice à eux causé par l'action pendante ;

« Par ces motifs,

« Le Tribunal, reçoit Chegaray et joints reconventionnellement demandeurs;

« Joint la demande reconventionnelle et incidente à la demande principale, et, statuant sur le tout par un seul et même jugement, en premier ressort ;

« Dit et juge que la moitié du navire américain *Jamestown* est restée la propriété de Hagar, avec tous ses effets et suites de droit;

« Déclare, en conséquence, l'action d'Alban Call, et l'intervention de Lewis, se portant fort pour Alban Call, mal fondées;

« Les en déboute, et les condamne aux dépens ;

« Rejette le surplus des conclusions des parties ;

« Dit qu'il n'y a lieu de prononcer des dommages-intérêts au profit de Chegaray et joints. » (Plaidants : Mᵉ Caumont, pour MM. Lewis et Call; et Mᵉ Guerrand, pour MM. Chegaray et autres.)

19. Les conflits de lois qui vont maintenant nous occuper sont relatifs aux droits des différentes classes de créanciers sur les navires (nos 20 à 39).

Les bâtiments de mer ont souvent une très grande valeur ; ils constituent pour les créanciers de leurs propriétaires un gage extrêmement précieux et peuvent servir à ceux-ci de puissant moyen de crédit. Mais les droits des créanciers sur les navires ne sont pas les mêmes dans tous les pays : il y a des États dont la législation admet un droit de suite sur les navires même au profit des créanciers chirographaires et, partout où il est admis, ce droit de suite n'est pas soumis aux mêmes causes d'extinction. Dans tous les pays, il y a des privilèges sur les navires accordés à certains créanciers, mais ils ne sont pas attachés aux mêmes créances ; en outre, les créances privilégiées ne se prouvent pas partout de la même façon, et le classement des privilèges n'est pas partout identique. Il y a des pays où les navires sont susceptibles d'hypothèques, d'autres où ils ne peuvent pas être hypothéqués ; les formalités de publicité dont l'hypothèque maritime est entourée, et qui servent à déterminer son rang, varient. De ces diversités des lois naissent des conflits très graves lorsque des navires, se trouvant hors de l'État où ils ont leur port d'attache, viennent à être saisis et vendus. Nous examinerons les principaux de ces conflits, en parlant successivement des créanciers chirographaires, de l'hypothèque maritime et des privilèges sur les navires.

II. DES DROITS DES CRÉANCIERS CHIROGRAPHAIRES SUR LES NAVIRES DE LEUR DÉBITEUR.

SOMMAIRE : — 20. Droit de saisir le navire tant qu'il demeure la propriété du débiteur. Formes de la saisie et de la vente. — 21. Diversité des lois relativement aux créanciers ayant le droit de suite. Indication des principaux systèmes législatifs. — 22. Conflits de lois en cas de saisie d'un navire étranger en France ou d'un navire français à l'étranger. — Exclusion de la *lex rei sitæ*. Application de la loi du pavillon. — 24. Cas où un navire change de nationalité. — 25. Conflits de lois quant aux causes d'extinction du droit de suite. — 26. De l'insaisissabilité des navires prêts à partir. De l'application de cette faveur aux navires étrangers.

20. Toutes les législations reconnaissent aux créanciers chirographaires le droit de saisir et de faire vendre les navires de leur débiteur tant qu'il en conserve la propriété. Il n'y a là qu'une application du droit de gage général qui appartient à tout créancier sur les biens de son débiteur. Les lois des divers États ne diffèrent que quant aux formes de la saisie et de la vente forcée. Ces diffé-

rences ne sauraient faire naître aucune difficulté. En vertu des principes les plus certains du droit international privé, les formes de la saisie doivent être déterminées par la loi du pays où le navire est saisi : *locus regit actum* (1) ; il n'y a à prendre en considération ni la nationalité du navire, ni celle du créancier saisissant ou du propriétaire saisi, ni le pays dans lequel a été accompli l'acte, contrat ou fait illicite, dont est née la dette en vertu de laquelle la saisie est opérée.

21. Mais, du moment où, par l'effet soit d'une vente, soit de toute autre aliénation à titre particulier, la propriété du navire a été transmise à un nouveau propriétaire, les créanciers chirographaires de l'aliénateur conservent-ils le droit de saisir et de faire vendre le bâtiment ; en d'autres termes, ont-ils sur le navire un droit de suite ? Sur ce point les législations maritimes sont divergentes. Le Code de commerce français (art. 190), reproduisant les dispositions de l'ordonnance de 1681 (livre II, titre 10, art. 1), admet un droit de suite au profit des créanciers chirographaires. A ce point de vue, en France, les navires sont traités autrement que tous les autres biens meubles ou immeubles, car il n'y a pas de droit de suite sur les meubles (art. 2119, C. civ.) et, même sur les immeubles, les seuls créanciers qui aient un droit de suite sont ceux auxquels une garantie réelle appartient en vertu de la loi ou de la convention. Cette situation exceptionnelle est faite à tous les créanciers chirographaires, quelle que soit la cause de leurs créances, alors même qu'elle serait absolument étrangère au bâtiment et à la navigation maritime (2).

Le droit de suite des créanciers chirographaires est inconnu, notamment en Angleterre, dans les Etats-Unis d'Amérique et en Allemagne. Dans ces pays on n'admet de droit de suite qu'au profit des créanciers privilégiés ou hypothécaires.

22. La loi française s'applique sans difficulté quand le navire dont il s'agit est français, que les droits des créanciers sont nés d'un contrat conclu en France et que le navire se trouve dans les eaux françaises. Mais que faut-il décider quand un navire étranger est dans

(1) Il est évident qu'en cette matière la règle *locus regit actum* a un caractère obligatoire. On ne conçoit même pas qu'on puisse, dans un pays, remplir les formalités prescrites pour la saisie par la législation d'un autre Etat.

(2) Le législateur français a ainsi dépassé le but qu'il s'était proposé en admettant le droit de suite des créanciers chirographaires sur les navires, but qui est l'extension du crédit maritime.

un port français ou que le contrat a été passé à l'étranger ? Le droit de suite doit-il être refusé si la loi du pays du navire ou de celui dans lequel le contrat a été conclu ne l'admet pas ?

23. Si l'on applique aux navires le principe général qui régit les autres meubles, il faut se référer aux dispositions de la loi du pays où se trouve le navire. On reconnaît en général que les meubles considérés individuellement sont régis par la loi de leur situation et que cette loi doit être consultée pour déterminer les droits réels qui peuvent exister sur eux.

Mais, nous l'avons déjà dit (n° 11), les motifs qui ont fait admettre cette règle n'ont aucune application aux navires. Les biens mobiliers n'ont pas, par eux-mêmes, de nationalité, et on ne pourrait, sans grave inconvénient, faire varier la loi qui les régit avec celle de leur propriétaire. Comme rien ne révèle au public le pays auquel ce propriétaire appartient, on porterait au crédit mobilier sous toutes ses formes la plus grave atteinte. Pour les navires, aucune considération de ce genre ne peut être alléguée afin de leur appliquer la loi du pays où ils se trouvent. Les navires ont une nationalité qui peut s'acquérir ou se perdre comme la nationalité des personnes sous des conditions légales précises. Cette nationalité est constatée sur des registres spéciaux et par un acte de nationalité que le navire transporte avec lui (art. 225 C. comm. français) ; elle se révèle à tous les yeux par le pavillon que porte le bâtiment. Qu'un navire français, par exemple, se rende dans un pays où le droit de suite des créanciers chirographaires n'est pas admis par la législation, y a-t-il une bonne raison pour le refuser aux créanciers ? Il n'y en a aucune. La nationalité du navire étant pour tous un fait patent, personne ne peut légitimement invoquer son ignorance. A l'inverse, qu'un navire étranger, appartenant à un pays où le droit de suite est inconnu, soit saisi dans les eaux françaises, y a-t-il une bonne raison de reconnaître un droit de suite aux créanciers chirographaires ? Il n'y en a aucune non plus.

Le système qui s'attache à la loi du pays où est le navire lors de la saisie aurait les conséquences les plus fâcheuses. Avec lui, les créanciers chirographaires d'un propriétaire de navire français seraient exposés à perdre instantanément le droit de suite sur lequel ils ont compté, si le hasard des voyages conduisait le navire dans un pays dont la législation n'admet pas ce droit de suite. Avec lui, l'acquéreur d'un navire étranger qui se croirait à l'abri des poursuites de créanciers du propriétaire précédent se verrait évincé par eux, si le navire était saisi dans les eaux françaises. Le crédit des propriétaires des navires pourrait subir par là une bien grave

atteinte. L'intérêt du crédit qui exige l'application de la *lex rei sitæ* aux meubles ordinaires doit la faire exclure pour les navires.

Toutes ces solutions paraissent être bien d'accord avec deux idées générales souvent émises et qui sont exactes dans une large mesure :

1° Sous beaucoup de rapports, les navires sont traités par la loi comme les personnes : ils ont, par exemple, un nom, un domicile qui est leur port d'attache, une nationalité, etc. Les personnes sont, en principe, régies par la loi de leur pays d'origine, en quelque lieu qu'elles se trouvent (art. 3, C. civ.). Il n'est pas étonnant qu'une règle identique s'applique aux navires.

2° On a dit souvent, dans un autre sens, que les navires, même de commerce, sont en quelque sorte une portion détachée du territoire de l'État dont ils portent le pavillon. A ce point de vue, ils tiennent quelque peu de la nature des immeubles. Les droits qui peuvent ou non exister sur les immeubles sont déterminés par la loi de leur situation. On conçoit qu'il en soit de même pour les navires ; en quelque lieu qu'ils se trouvent, ils sont réputés former une partie du territoire de leur pays.

24. La nationalité des navires peut changer comme celle des personnes. Si le navire portait antérieurement le pavillon d'un pays où le droit de suite des créanciers chirographaires existe et appartenait postérieurement à un pays dans lequel le droit de suite n'est pas admis, ces créanciers le perdraient-ils ? La négative doit être adoptée. Un changement de nationalité ne peut pas, qu'il s'agisse d'une personne ou d'un navire, faire perdre à des tiers des droits acquis. Mais il n'y aurait aucune raison pour refuser aux créanciers chirographaires le droit de suite dans le cas inverse, c'est-à-dire dans celui où ce droit n'est admis que par la législation du nouveau pays auquel le navire appartient.

25. Le droit de suite des créanciers chirographaires leur a été accordé dans le but de favoriser le crédit maritime. Mais quelque légitime qu'il puisse être, il aurait le grave inconvénient d'empêcher la vente des navires si son extinction ne pouvait pas avoir lieu facilement. Les rédacteurs du Code de commerce français l'ont bien senti. D'après l'art. 193, ce droit s'éteint soit en cas de vente judiciaire, soit après une vente volontaire, quand le navire a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

L'extinction résultant de la vente forcée paraît être admise dans tous les pays où le droit de suite des créanciers chirographaires existe. Mais le système français, pour le cas de vente volontaire, est quelque peu compliqué ; aussi a-t-il été repoussé par des légis-

lations qui cependant sont d'accord avec notre code pour admettre le droit de suite des créanciers chirographaires (1).

Les principes que nous avons posés pour résoudre la question de l'existence même du droit de suite doivent servir à décider si ce droit est éteint. Il faut donc se référer à la loi du pavillon du navire pour savoir si les créanciers chirographaires ont perdu ce droit.

26. Nous avons supposé jusqu'ici qu'il s'agit de navires susceptibles d'être saisis; mais parfois des navires sont insaisissables, et il peut ne pas y avoir à cet égard accord complet entre la législation du pays du navire et celle de l'État où il se trouve au moment où des créanciers voudraient le saisir. Nous ne voyons pas encore ici de raison pour ne pas appliquer la loi du pavillon. De même qu'une personne qui contracte doit s'informer de la condition de son co-contractant, de même celui qui devient créancier d'un propriétaire de navire doit s'informer de la nationalité du bâtiment afin de connaître la loi qui le régit, notamment au point de vue de la saisie.

Nous concluons de là que l'article 215 du Code de commerce français, qui décide que les navires sont insaisissables du moment où ils sont prêts à mettre à la voile, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'ils vont faire, ne régit pas les navires étrangers. Ils ne seraient insaisissables, selon nous, dans le cas prévu par l'article 215 qu'autant que la loi de leur pays contiendrait une disposition semblable (2).

Il est utile d'observer que quelques législations (3) font une faveur spéciale aux navires étrangers, en les déclarant insaisissables pour dettes contractées hors du territoire qu'elles régissent. Cette faveur destinée à faciliter les relations maritimes est exorbitante; elle permet à un débiteur de soustraire à l'action des créanciers une partie de leur gage.

(1) Voir à cet égard ce qui est dit plus bas (n° 38) des diverses législations sur l'extinction du droit de suite des créanciers privilégiés. Les mêmes différences peuvent être signalées entre les lois pour l'extinction du droit de suite des créanciers chirographaires.

(2) En sens contraire : Dufour (II, n° 846); Demangeat, (IV, p. 110); Desjardins (I, n° 226). — La question ne présente pas un grand intérêt; beaucoup de législations étrangères contiennent une disposition correspondante à celle de l'article 215. V. art. 446, Code allemand; art. 310, Code italien de 1865; art. 604, Code espagnol.

(3) Code espagnol, art. 605; Code portugais, art. 1213.

III. De l'hypothèque maritime.

Sommaire : — 27. Généralités. Causes de conflits. — 28. De la loi qui détermine si un navire est ou n'est pas susceptible d'hypothèque. — 29. Conflit spécial entre la loi française et la loi belge. — 30. Des effets de l'hypothèque maritime, spécialement quant à l'indemnité d'assurance. — 31. De la loi qui sert à fixer les formalités de publicité à remplir. — 32. De l'application de l'article 2128 C. civ. aux hypothèques maritimes constituées en pays étranger sur des navires, soit étrangers, soit français.

27. L'hypothèque maritime est en France de date récente ; elle n'y a été admise que par la loi du 10 décembre 1874. Mais cette institution, déjà connue antérieurement dans plusieurs grands pays maritimes, tend à pénétrer partout. Il y a pourtant des États dans lesquels elle est encore repoussée et là où elle existe, elle n'est pas régie à tous égards par les mêmes principes. Aussi, des difficultés peuvent naître lorsqu'un navire étant saisi et vendu hors du pays de son port d'attache, des créanciers prétendent exercer en vertu d'une hypothèque un droit de préférence ou un droit de suite. Deux questions principales se posent à cet égard : 1° Une hypothèque peut-elle être exercée sur un navire, encore qu'il se trouve dans un pays où les navires ne peuvent pas être hypothéqués ? 2° Quand il est reconnu en principe qu'un navire est hypothéqué, pour que le créancier puisse faire valoir son hypothèque, faut-il qu'il ait rempli les formalités de publicité prescrites par la loi du pays du navire ou par celle du pays où l'hypothèque est invoquée ?

Ces questions ont été débattues en France devant les tribunaux, soit depuis l'admission de l'hypothèque maritime, soit antérieurement ; elles sont loin d'y avoir reçu des solutions satisfaisantes.

28. Il sera inutile d'insister longuement sur la première question. Des cours d'appel ont décidé avant la loi du 10 décembre 1874 qu'une hypothèque maritime ne pouvait être invoquée en France sur un navire étranger susceptible d'être hypothéqué d'après sa loi nationale. Il y a là une assimilation erronnée, toujours combattue par nous, entre les navires et les autres biens mobiliers. Cette solution ne serait exacte que si, en droit international privé, on devait appliquer aux navires la *lex rei sitæ*. Mais nous avons déjà démontré que les motifs qui justifient cette règle sont pour les navires sans aucune valeur (V. ci-dessus nos 11 et 23). Pour les navires, il faut recourir à la loi du pavillon, à moins, bien entendu, que cette loi ne soit contraire à un principe d'ordre public reconnu dans le pays où il s'agit de l'appliquer. Les lois qui admettent ou repoussent l'hypothèque maritime n'ont nullement ce dernier caractère . Nous en concluons : 1° Qu'un

navire étranger, ayant été hypothéqué conformément à sa loi nationale, l'hypothèque pouvait être exercée en France même avant que la loi française eût consacré cette institution (1); 2° Que, même dans les eaux françaises, on ne peut faire valoir une hypothèque sur un navire dont la loi nationale ne reconnaît pas l'hypothèque maritime; 3° Que l'hypothèque constituée depuis la loi de 1874 sur un navire français doit pouvoir être exercée dans tous les pays.

L'application de la loi du pavillon est, particulièrement en matière d'hypothèque maritime, une condition essentielle du crédit. Cette garantie a, par suite des risques auxquels les navires sont exposés sur mer, une existence nécessairement assez précaire. Comment espérer qu'elle puisse atteindre son but si, en dehors des causes naturelles qui en diminuent la valeur, on admet que des causes accidentelles telles que la vente et la saisie d'un navire dans un pays plutôt que dans un autre, peut en compromettre l'existence? Avec la doctrine que consacre la jurisprudence française, les créanciers chirographaires d'un navire auraient un moyen parfois assez facile de se débarrasser des hypothèques maritimes par lesquelles ils sont primés sur le prix d'un navire, ils n'auraient qu'à faire en sorte de saisir le bâtiment alors qu'il est entré dans le port d'un pays où l'hypothèque maritime n'est pas connue.

29. L'hypothèque maritime est admise en France (Loi du 10 décembre 1874) et en Belgique (Loi du 21 août 1879, art. 1, art. 134 à 155). Cependant les dispositions des lois de ces deux pays peuvent donner naissance à un conflit quant à l'existence même de l'hypothèque sur les navires. La loi belge admet que *tous* les bâtiments de mer peuvent être hypothéqués; au contraire, la loi française n'autorise à constituer une hypothèque que sur les bâtiments de 20 tonneaux au moins (art. 29). Notre principe nous conduit à reconnaître qu'en

(1) La solution opposée a été admise, par application de la théorie de la *lex rei sitæ*, par un arrêt de la Cour de Caen du 12 juillet 1870, Sirey, 1871, 2, 57; J. Pal., 1871, 269, et par l'arrêt de la Cour de Bruxelles du 27 décembre 1879 (*Belgique judiciaire*, 1880, p. 131). M. Laurent (t. VII, *Le droit civil international*. n°s 385 et s.) adhère à cette solution en cherchant à réfuter la théorie de la loi du pavillon. Mais nous pouvons citer en notre faveur l'opinion de M. Labbé (note placée sous l'arrêt précité de la Cour de Caen) et de M. Clunet (Mémoire inséré dans la *Belgique judiciaire*, 1880, p. 145). — Cf. Question n° 41, *Journal* 1882, p. 179. — V. aussi dans un sens contraire à notre opinion, Tribunal civil de Marseille, 13 juin 1874 (*Journal* 1875, p. 270).

France même on devrait admettre la validité d'une hypothèque constituée sur un navire belge jaugeant moins de 20 tonneaux (1).

30. La loi du pavillon qui détermine si le navire est ou non susceptible d'hypothèque est aussi celle qu'on doit consulter pour connaître tous les effets que l'hypothèque maritime produit. Cela mérite d'être dit particulièrement dans le cas où le propriétaire du navire hypothéqué l'a fait assurer. Dans plusieurs législations, spécialement dans la législation anglaise, le créancier hypothécaire n'a de droit sur l'indemnité d'assurance qu'autant que le propriétaire lui a, par avance, cédé sa créance contre l'assureur. Dans la législation française, au moins dans les cas de perte et d'innavigabilité, l'indemnité d'assurance est considérée comme subrogée au navire. En conséquence, les créanciers hypothécaires exercent sur elle leur droit de préférence au rang que leur assigne la date de leur inscription; celle-ci vaut même opposition entre les mains de l'assureur (art. 17, L. 10 décembre 1874) (2).

En l'absence de toute convention relative à l'indemnité d'assurance, si l'on suppose, par exemple, qu'un navire anglais devenu innavigable, ayant été grevé d'hypothèques et assuré, est saisi et vendu en France, le créancier hypothécaire n'aura pas de droit sur l'indemnité. A l'inverse, si un navire français hypothéqué et assuré était saisi et vendu dans un port anglais, le créancier hypothécaire devrait avoir son droit de préférence sur l'indemnité d'assurance. Nous donnons cette solution en faisant abstraction du pays dans lequel l'assurance du navire a pu être faite; il ne s'agit pas ici d'un effet à donner au contrat d'assurance, mais d'un effet de l'hypothèque. Il est rationnel que ce soit la loi en vertu de laquelle l'hypothèque existe qui fixe les différents avantages que ce droit confère.

31. Dans les pays qui admettent que les navires peuvent être hypothéqués, les hypothèques maritimes sont soumises à des formalités de publicité analogues à celles qui sont prescrites pour les hypothèques immobilières. De ces formalités dépend le rang de l'hypothèque maritime au point de vue du droit de préférence et de l'existence du droit de suite du créancier hypothécaire contre les tiers acquéreurs. Elles consistent soit seulement dans une inscription opérée sur des registres spéciaux tenus au port d'at-

(1) M. Laurent pose la question (op. cit., nº 391) et il la tranche dans un sens contraire par cela même qu'il s'en tient à la *lex rei sitæ*.

(2) Disposition analogue dans l'article 149 de la loi belge du 21 août 1879.

tache (1), soit à la fois dans cette inscription et dans une mention portée au dos de l'acte de nationalité (2).

Appliquant les principes que nous avons posés à propos des formalités de publicité prescrites pour la transmission de la propriété des navires (nos 7 et suiv.), nous déciderons que l'hypothèque doit être rendue publique dans les formes prescrites par la loi du pays dont le navire porte le pavillon. L'observation de ces formes est nécessaire et suffisante pour que l'hypothèque puisse être exercée partout, même dans des pays ou les formalités de publicité seraient différentes.

Ainsi l'on ne peut exiger l'inscription sur un registre tenu en France par les receveurs principaux des douanes, ni la mention au dos de l'acte de nationalité pour qu'une hypothèque constituée sur un navire étranger produise ses effets en France. Une pareille exigence ne se concevrait pas ; elle se heurterait, du reste, à une impossibilité ; les inscriptions sont faites sur des registres qui sont ouverts exclusivement pour les navires français. Ajoutons qu'autrement il ne servirait pas à grand chose de décider, en théorie, que l'hypothèque établie sur un navire, d'après la loi du pays de celui-ci, subsiste en quelque endroit que, par la suite, le navire soit vendu. Un créancier hypothécaire ne peut pas prévoir à l'avance dans quels pays divers le navire hypothéqué voyagera. Il est donc impossible qu'il remplisse avec certitude les formalités de publicité qu'on exigerait si elles dépendaient du pays dans lequel l'hypothèque est exercée (3). Nous croyons que, quelque opinion qu'on admette sur la valeur de notre théorie de la loi du pavillon en général, la solution que nous donnons pour la publicité de l'hypothèque maritime s'impose par des considérations pratiques impérieuses. Aussi sommes-nous profondément étonnés qu'un jurisconsulte aussi éminent que M. Laurent (*op. citat*, n. 892) ait pu contester cela et décider qu'une hypothèque constituée sur un navire étranger, non rendue publique en France conformément à la loi du 10 décembre 1874, est non avenue sur le territoire français. Cette doctrine avait été consacrée par un arrêt de la Cour d'Aix du 23 mai 1876 à propos d'une hypothèque constituée sur un navire grec (4); mais

(1) *Merchant shipping act*, art. 67 ; loi belge du 21 août 1879, art. 142.

(2) Loi française du 10 décembre 1874, art. 6.

(3) En réalité, la question est identique à celle que nous avons examinée à propos de la publicité à donner aux actes translatifs de la propriété des navires.

(4) V. le Jug. du trib. civ. de Marseille, *Journal* 1876, p. 455 et l'arrêt d'Aix, S. 80. 1. 257. — Voici les considérants de cet arrêt relatifs à la question traitée au texte : « Attendu que, si l'hypothèque donnée

cet arrêt a été justement cassé par un arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation du 25 novembre 1879 (1).

30. Une disposition spéciale du Code civil français a fait naître une grave difficulté. Aux termes de l'article 2128 du Code civil, *les contrats passés en pays étranger ne peuvent donner d'hypothèque sur les biens de France, s'il n'y a des dispositions contraires à ce principe dans les lois politiques ou dans les traités*. Fréquemment des hypothèques sont constituées sur des navires en pays étranger. Les effets de ces hypothèques maritimes en France sont-ils subordonnés aux dispositions de l'art. 2128 du Code civil ? La question est importante ; car, comme il n'y a pas de loi politique faite, ni de traité conclu en vertu de cette disposition, on arriverait, en appliquant l'article 2128 C. civ., à refuser dans tous les cas effet en France aux hypothèques maritimes constituées par des actes passés en pays étranger (2). Nous d'hésitons pas à écarter l'article 2128. Cette disposition n'a été évidemment faite que pour les hypothèques immobilières, les seules qui fussent connues en France jusqu'en 1874. On pourrait être tenté de soutenir que, dans le silence de la loi spéciale de 1874, les dispositions du Code civil sur les hypothèques immobilières doivent être étendues aux hypothèques maritimes. Mais cela ne nous paraît pas admissible. Des articles de la loi du 10 décembre 1874, qui reproduisent littéralement des textes

« sur un navire en pays étranger peut aujourd'hui produire des effets « en France, ce ne peut être qu'à la charge par le créancier de se con- « former aux prescriptions de la loi française ; — Attendu, en effet, que « l'hypothèque, soit qu'elle porte sur un immeuble ou sur un meuble, « est un droit réel faisant partie du statut réel, et qui ne peut dès lors « être exercé en France et consacré par un juge français que par ap- « plication et en conformité des lois qui régissent le territoire. »

(1) *Journal* 1880, p. 583. — Le considérant de l'arrêt de la Chambre civile relatif à notre question est le suivant : « Attendu que les forma- « lités prescrites par la loi du 10 décembre 1874 et par conséquent « celles qui font l'objet de l'article 6 de cette loi, ne pouvant s'appliquer « qu'à l'hypothèque sur les navires français, leur inaccomplissement en « ce qui touche l'hypothèque sur les navires étrangers ne saurait faire « obstacle à ce que cette hypothèque reçoive son effet en France lors- « qu'elle a été régulièrement constituée suivant la loi des pays auxquels « appartiennent ces navires. »

La Cour de Grenoble, qui était la Cour de renvoi, s'est rangée à la théorie de la Cour de Cassation dans un arrêt du 11 mai 1881, *Journal* 1881, p. 428.

(2) Il faudrait, bien entendu, excepter le cas où l'acte de constitution d'hypothèque aurait été reçu par un consul français.

du Code civil (par exemple l'article 13 reproduisant l'article 2151 C. civ.), paraissent impliquer qu'il n'en doit pas être ainsi. Une extension de ce genre ne serait possible que pour des dispositions du Code civil qui consacrent des règles du droit commun et qui, par suite, auraient dû être admises même en l'absence de tout texte formel. L'article 2128 consacre-t-il les principes généraux du droit? Assurément non. D'après ces principes, un acte fait à l'étranger produit tous les effets dont il serait susceptible s'il avait été passé en France, à l'exception de ceux qui se rattachent à la force exécutoire. L'établissement d'une hypothèque sur un bien n'a rien de commun avec l'exécution de l'acte qui en contient la constitution. Le créancier hypothécaire ne doit avoir besoin d'un acte ayant force exécutoire que pour opérer la saisie. La loi du 10 décembre 1874 contient la preuve de l'exactitude de ce que nous avançons; car, dans son article 2, elle reconnaît qu'une hypothèque peut être établie dans un acte sous seing-privé. L'article 2128 C. civ. déroge donc aux principes les plus incontestés du droit international. Il ne se justifie pas rationnellement; il s'explique seulement par l'histoire; les rédacteurs du Code civil ont rattaché l'établissement de l'hypothèque à la force exécutoire parce que, dans l'ancien droit français, tout acte notarié entraînait, sans aucune convention expresse, une hypothèque générale sur les biens de celui qui s'était obligé par cet acte (1).

On a cependant émis deux opinions contraires à la nôtre. On a soutenu que l'article 2128 C. civ. doit être appliqué soit dans tous les cas à l'hypothèque maritime constituée en pays étranger, soit au moins dans le cas où l'hypothèque grève un navire français. On ne devrait, d'après la dernière opinion, laisser cette disposition de côté que lorsqu'il s'agit d'un navire étranger. La distinction ainsi proposée est rattachée à l'idée selon laquelle les navires sont une portion flottante du territoire de la nation dont ils portent le pavillon. Quand le navire hypothéqué hors de France est étranger, c'est une portion de territoire étranger; on ne peut donc lui appliquer l'article 2128 C. civ. qui parle de biens de France. Lorsque le navire est étranger, nous pensons que cette raison spéciale doit être ajoutée

(1) Consulter sur le caractère exceptionnel et sur l'origine de l'artic[illegible] 2128 C. civ., le discours prononcé par M. Valette à l'Assemblé[illegible] n[illegible]tionale législative, le 26 décembre 1850. (*Mélanges de droit, de juri[illegible]prudence et de législation* de M. Valette, publiés par MM. Herold [illegible] Lyon-Caen, t. II, p. 573 et suiv.)

aux motifs généraux donnés précédemment pour écarter l'article 2128 du Code civil (1).

33. Il ne suffit pas de déclarer non applicable l'article 2128 C. civ. à l'hypothèque maritime ; il faut encore bien déterminer les conséquences qui résultent de là ; des décisions judiciaires françaises ont commis à cet égard de véritables erreurs.

L'article 2128 C. civ. étant écarté, il faut simplement recourir aux principes généraux. En nous référant à ces principes, nous déciderons : 1° que l'hypothèque grève le navire hypothéqué à l'étranger sans que l'acte constitutif ait été déclaré exécutoire par les tribunaux français. L'établissement d'un droit réel est indépendant de la force exécutoire ; 2° Que si le navire est saisi par un créancier, celui auquel l'hypothèque a été constituée à l'étranger peut se faire colloquer à son rang sans avoir à remplir d'autre formalité que la légalisation des signatures des officiers publics qui peuvent avoir reçu l'acte de constitution d'hypothèque. La collocation d'un créancier dans un ordre ou dans une distribution par contribution n'a rien de commun non plus avec la force exécutoire ; des créanciers ne pouvant invoquer qu'un acte sous seing-privé se font souvent valablement colloquer ; 3° Mais que le créancier auquel une hypothèque a été constituée en pays étranger ne saurait saisir le navire en vertu de l'acte constitutif ; cet acte n'a pas force exécutoire en France et la saisie ne peut être opérée par aucun créancier qu'en vertu d'un acte ayant cette force ; en France, la saisie d'un navire suppose un commandement préalable (art. 198 C. comm.) et il n'y a de commandement possible qu'en vertu d'un acte exécutoire. Comment donc le créancier porteur d'un acte de constitution d'hypothèque passé à l'étranger pourrait-il se procurer un acte exécutoire ? La Cour de cassation (2) et, après elle, la Cour d'appel de Grenoble (3), ont admis que le créancier hypothécaire n'a qu'à faire rendre exécutoire l'acte passé en pays étranger par un tribunal de France, conformément aux articles 2123 C. civ., et 546 C. proc. civ. Il y a là une inexactitude évidente. Les articles de nos codes invoqués n'exigent

(1) L'arrêt précité de la Cour d'Aix du 22 mai 1876 appliquait l'article 2128 à l'hypothèque établie sur un navire grec. La Chambre civile, dans l'arrêt précité du 25 novembre 1879, déclare, au contraire, que l'article 2128 C. civ. ne régit que les immeubles et que, tout au moins, il ne concerne pas les navires *étrangers*. L'arrêt de la Cour de Grenoble du 11 mai 1881 adopte la solution de la Cour suprême.

(2) Arrêt précité du 25 novembre 1880.

(3) Arrêt du 11 mai 1881.

un jugement français que pour rendre exécutoires en France les jugements des tribunaux étrangers. Pour les actes passés devant les officiers publics étrangers, il n'y a pas d'autre règle que celle de l'art. 2128 C. civ, à laquelle renvoie le Code deprocédure civile (art. 546). Comme aucun traité, aucune loi politique ne déclare exécutoires les actes passés dans des pays étrangers, le créancier hypothécaire n'a qu'un moyen d'arriver à ses fins : il consiste, en s'appuyant à titre de moyen de preuve sur l'acte étranger, à obtenir en France un jugement de condamnation ; c'est en vertu de ce jugement que le créancier procédera à la saisie du navire.

IV. Des privilèges sur les navires.

Sommaire : — 34. Diversité des lois sur les créances garanties par des privilèges maritimes. — 35. Conflit en cas de saisie hors du pays du port d'attache. Application de la loi du pavillon. — 36. Classement des privilèges.— 37. Droit des créanciers privilégiés sur l'indemnité d'assurance. — 38. Causes d'extinction spéciales du droit de suite des créanciers privilégiés. Diversité des lois. Conflits. Loi du pavillon. — 39. Preuves à fournir par les créanciers privilégiés.

34. Tous les législateurs ont senti la nécessité d'établir, à côté des privilèges ordinaires sur les meubles, des privilèges particuliers sur les navires. Mais des privilèges maritimes ne sont pas dans toutes les législations attachés aux mêmes créances. Ainsi, en France, il n'y a plus, depuis la loi du 10 décembre sur l'hypothèque maritime (art. 27), de privilège attaché à la créance du prêteur à la grosse en cas de prêt antérieur au départ. Ce privilège existe encore dans plusieurs pays, particulièrement en Grèce.

35. Lorsqu'un navire est vendu en France, les seuls privilèges admissibles sont-ils ceux de la loi française? L'application de la loi française devrait avoir lieu si l'on adoptait pour les navires le même principe que pour les autres meubles ; en France, on ne peut, en général, invoquer sur les meubles que les privilèges admis par la loi française. Toutes les raisons données précédemment doivent faire écarter la loi de la situation du navire lors de la saisie et de la vente forcée pour attribuer la préférence à la loi du pavillon. Un navire, en quelque lieu qu'il se trouve, ne peut être grevé que des privilèges consacrés par sa loi nationale, et, une fois que ces privilèges ont pris naissance, ils doivent pouvoir être invoqués dans tous les pays, même dans ceux qui n'admettraient pas des privilèges semblables sur les navires nationaux.

La question qui vient d'être examinée s'est présentée en France. Le tribunal de commerce de Marseille lui a donné une solution contraire à notre doctrine. Un prêt à la grosse avait été conclu à Her-

mopolis de Syra; un navire grec y était affecté. Ce navire fut saisi en France. Le prêteur prétendit exercer sur lui le privilège que la loi nationale du bâtiment lui accordait. Le tribunal de commerce de Marseille, par un jugement du 8 avril 1876, s'appuyant sur la suppression du privilège du prêteur à la grosse avant le départ opérée par la loi française du 10 décembre 1874 (art. 27), refusa de le laisser exercer. Heureusement pour le prêteur, d'après la loi grecque du 3 novembre 1851 (art. 5 et 6), le privilège du prêteur à la grosse était dégénéré en hypothèque; le tribunal de commerce de Marseille lui reconnut un droit d'hypothèque, en constatant bien que l'hypothèque maritime était admise en France. — En fait, nous serions arrivés, dans l'espèce, aux mêmes conséquences que le tribunal de Marseille, mais en nous appuyant sur de tous autres motifs. S'agissant d'un navire grec, la loi grecque seule devait servir à fixer la nature des droits de préférence que le prêteur pouvait invoquer.

Il ne faut assurément pas conclure de ce que nous venons de dire, que, dans toutes les hypothèses, le principe admis par nous et celui de nos adversaires conduisent aux mêmes conséquences pratiques. Dans la plupart des cas les conséquences seront, au contraire, tout à fait opposées. Ainsi, dans l'espèce du jugement de Marseille, s'il n'y avait pas eu déchéance du privilège, nous aurions admis qu'il pouvait être exercé en France; dans la théorie du jugement, il devait être refusé.

36. Il y a encore de plus notables différences entre les législations pour le classement des privilèges que pour les créances qu'ils garantissent. Cela se conçoit aisément. L'intérêt de l'industrie maritime et des différentes industries qui s'y rattachent, a du faire admettre à peu près les mêmes privilèges partout. Il y a, au contraire, toujours dans le classement des privilèges quelque chose d'artificiel et d'arbitraire.

Lorsqu'un navire étranger est saisi et vendu dans un port de France, en supposant que les privilèges admis par la loi étrangère soient les mêmes que ceux de la loi française, si, du moins il y a des différences de classement, faut-il suivre celui de la loi étrangère ou celui de notre Code? Il faut donner la préférence, selon nous, au classement de la loi étrangère. Le rang des privilèges se rattache à l'un de leurs principaux effets, le droit de préférence. Quand on dit que la loi du pavillon détermine les privilèges dont les navires peuvent être grevés, cela implique que c'est cette même loi qui en fixe les effets et, par suite, notamment le rang.

37. Les principes admis par nous sont féconds en conséquences. Il en peut être tiré une très importante quant au droit des créan-

ciers privilégiés sur l'indemnité d'assurance. Comme cela a déjà été indiqué plus haut (nº 30), la loi française du 10 décembre 1874 (art. 17) admet, dans les cas de perte et d'innavigabilité, que les hypothèques maritimes peuvent être exercées à leur rang sur l'indemnité due pour le navire assuré. Cette disposition constitue une dérogation aux principes de notre législation française telle, du moins, qu'elle est interprétée par la jurisprudence : en général, en France, au point de vue des personnes qui avaient des droits sur le bien assuré, l'indemnité d'assurance n'est pas considérée comme une représentation de ce bien. Il faut conclure de là que les privilèges maritimes ne peuvent pas être exercés sur l'indemnité d'assurance en aucun cas. La loi du 10 décembre 1874 (art. 17) ne s'est occupée que des hypothèques (1).

Des lois étrangères admettent au contraire que les créanciers privilégiés peuvent exercer leur droit de préférence sur l'indemnité d'assurance. Il en est particulièrement ainsi de la loi Belge.

La loi du pavillon, à l'exclusion de la loi française, doit servir à décider si les privilèges peuvent être exercés sur l'indemnité d'assurance pour des navires étrangers, alors même qu'ils se trouvent dans des ports de France. Une solution identique a, du reste, déjà été donnée plus haut à propos de de l'hypothèque maritime (nº 30). Les compagnies d'assurances qui payeraient indûment le propriétaire ne sauraient alléguer leur ignorance quand un second payement leur serait réclamé par les créanciers privilégiés. Les compagnies ont connu nécessairement la nationalité des navires qu'elles assuraient et rien ne leur était, par suite, plus facile que d'être renseignées sur la loi applicable.

38. Les privilèges sur les navires renferment un droit de suite même dans les législations qui, à la différence du Code de commerce français, ne reconnaissent pas de droit de suite sur les bâtiments de mer aux créanciers chirographaires. Mais ce droit de suite peut s'éteindre alors même que la créance privilégiée n'est pas encore acquittée. D'après le Code de commerce français, il s'éteint dans les mêmes cas que le droit de suite des créanciers chirographaires. Ainsi, il y a extinction du droit de suite des créanciers privilégiés : 1º en cas de vente forcée du navire ; 2º en cas de vente volontaire, lorsque le navire a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur et sans opposition de la part des créanciers du vendeur. Les cas dans lesquels le navire est réputé avoir fait u

(1) En ce sens, A. Desjardins, I, nº 144 ; en sens contraire, Laurin sur Cresp, I, p. 633.

voyage en mer, sont énumérés d'une façon un peu compliquée et obscure par l'art. 194 Code de commerce.

Il s'en faut que, dans le cas de vente volontaire, l'extinction du droit de suite des créanciers privilégiés soit admise d'après les lois étrangères sous les mêmes conditions que d'après le Code français. Ainsi la loi maritime belge du 21 août 1879 (art. 6) décide qu'il y a extinction du droit de suite quand la vente volontaire dûment transcrite a été publiée dans les journaux d'Anvers, de Gand et dans ceux du port d'armement et affichée au mât où à la partie la plus apparente du navire, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de la publication et de l'affiche tant au vendeur qu'à l'acheteur. En Italie, d'après le Code de commerce de 1865 (art. 290), le droit de suite est éteint après un délai de trois mois. Ce délai court, soit à partir de la transcription de la vente volontaire, si, lors de cette transcription le navire se trouve dans la circonscription de son port d'immatricule, soit à partir du retour du navire dans cette circonscription quand la transcription a lieu après le départ du navire de cette circonscription. Lorsque, dans ce délai, le créancier privilégié a assigné en justice l'acheteur pour faire reconnaître son privilège, celui-ci ne s'éteint plus à l'égard de l'acheteur. En Allemagne, les règles sur l'extinction du droit de suite en cas de vente volontaire sont posées par les lois de chaque État qui sont divergentes (art. 768, C. comm. allemand).

En présence de ces diversités assez notables, il importe de décider à quelle loi on se référera pour savoir si le créancier privilégié sur un navire a perdu son droit de suite. Dans notre théorie générale sur l'application de la loi du pavillon, cette loi seule est applicable et permet de résoudre la question. La même solution a, d'ailleurs, été donnée plus haut (n° 25) à propos de l'extinction du droit de suite des créanciers chirographaires; il n'y a aucune raison de distinguer entre les diverses classes de créanciers.

39. Le Code de commerce français ne s'est pas borné à énumérer les privilèges sur les navires et à les classer; il a encore pris soin (art. 192) de déterminer les modes de justification des créances à fournir pour l'exercice de ces privilèges. Il va de soi que les créanciers sont tenus de prouver l'accomplissement des formalités prescrites par le Code de commerce, lorsqu'il s'agit d'un navire français, se trouvant dans un port de France. Mais faudra-t-il avoir la même exigence à l'égard des navires étrangers saisis et vendus en France? L'affirmative est généralement admise. On a tiré de cette théorie notamment la conséquence suivante : le Code de commerce français (art. 192 et 234) exige, pour que le capitaine emprunte à la

grosse en cours de route, qu'il soit autorisé par le consul à l'étranger et que la nécessité de l'emprunt soit justifiée par des procès-verbaux signés des capitaines et des principaux de l'équipage. Le privilège du prêteur à la grosse a été refusé à raison d'un prêt fait sur un navire étranger pour inobservation de ces formalités.

Nous reviendrons plus loin sur cette hypothèse spéciale; notre question y présente un intérêt pratique très grand. Il nous suffira actuellement de combattre le principe qu'on veut faire prévaloir. Avec lui il n'y aurait pas de sécurité pour les créanciers privilégiés sur les navires. Ignorant le pays où le navire pourra être dans l'avenir saisi et vendu, ils ne pourraient jamais être certains d'avoir rempli des formalités qui seront exigées pour la justification de leurs créances privilégiées. Ainsi la reconnaissance sur un navire de tous les privilèges admis par sa loi nationale pourrait souvent devenir une lettre-morte. Nous préférons encore ici nous attacher à la loi du pavillon. Le créancier, qui se prévaut d'un privilège sur un navire étranger se trouvant même dans un port français, doit être admis à l'exercer, s'il prouve la créance à l'aide des moyens admis par la loi du pays du bâtiment.

V. De l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires relativement aux actes du capitaine.

Sommaire : — 40. Admission générale du principe de la responsabilité. Obligations contractuelles et délictuelles. — 41. Diversités des législations sur les restrictions apportées à cette responsabilité. Principe de l'abandon du navire et du fret. Système anglais. Système américain. — 42. Application de la loi du pavillon quant à l'étendue des pouvoirs du capitaine. — 43. Difficulté relative à l'étendue des obligations des propriétaires. Solution formelle de plusieurs lois étrangères. Discussion sur la règle à admettre dans les pays où la loi est muette et spécialement en France.

40. Les propriétaires de navires ne dirigent pas, en général, eux-mêmes leurs bâtiments; ils préposent à leur direction des capitaines. Il y a entre les capitaines et les propriétaires un contrat qui tient à la fois de la nature du louage de services et de celle du mandat. Le capitaine doit employer ses soins à l'heureuse arrivée du navire au port de destination. Il est investi à cet effet du pouvoir de représenter en cours de route le propriétaire dans les actes nécessaires ou utiles à la réussite de l'expédition.

Le propriétaire est tenu des obligations contractées par le capitaine et il est responsable des fautes qu'il peut commettre dans l'exercice de ses fonctions. Ces principes généraux sont admis partout. Mais il y a entre les législations des différences assez notables à deux points de vue principaux. Toutes ne donnent pas aux

pouvoirs du capitaine la même étendue. En outre, le propriétaire n'est pas partout tenu ou responsable de la même manière à raison des actes du capitaine.

41. En France, l'article 216 du Code de commerce a restreint les obligations ou la responsabilité du propriétaire à sa fortune de mer. En conséquence il peut se libérer par l'abandon du navire et du fret des obligations soit délictuelles, soit même contractuelles du capitaine. La loi belge du 21 août 1879 (art. 7), les codes de commerce italien de 1865 (art. 311) et de 1882 (art. 491), hollandais (art. 321), admettent le même principe; il est aussi consacré, avec quelques différences de détail, par le Code allemand (art. 452 à 454).

Le principe de l'abandon du navire et du fret n'est pas admis partout avec une aussi grande portée. La loi fédérale des Etats-Unis du 3 mars 1851 fait une énumération des actes du capitaine dont le propriétaire ne répond que jusqu'à concurrence du navire et du fret, et ces actes impliquent tous une faute, de telle sorte que, aux Etats-Unis, la faculté d'abandon du propriétaire est restreinte aux obligations délictuelles du capitaine.

En Angleterre, l'abandon du navire et du fret n'est pas connu. Mais le *merchant shipping act* (art. 54) a restreint d'une manière toute spéciale la responsabilité du propriétaire du navire et cela seulement pour les obligations dérivant de fautes du capitaine. Son étendue est proportionnelle au tonnage du navire dirigé par le capitaine en faute Selon les cas, la responsabilité est fixée à forfait à huit ou quinze livres par tonneau.

42. Ces diversités dans les lois font naître les deux questions suivantes : 1° Quelle loi doit servir à fixer l'étendue des pouvoirs du capitaine ? 2° Quelle loi doit être appliquée au propriétaire du navire au point de vue de sa responsabilité ?

Sur la première question, il paraît y avoir accord complet entre les jurisconsultes et les jurisprudences des divers pays. L'étendue des pouvoirs du capitaine doit se fixer d'après la loi du pavillon. C'est de cette loi que le capitaine tient en quelque sorte ses pouvoirs; c'est elle qui doit les délimiter (1).

La même solution doit être donnée lorsqu'il s'agit de savoir si, à raison des actes licites ou illicites du capitaine, le propriétaire du navire est tenu sur tous ses biens ou si son obligation est restreinte. Ainsi un capitaine d'un navire anglais ou américain a-t-il emprunté pour les besoins de la navigation ? Le propriétaire est tenu de

(1) Asser (traduction Max Cohn), *das internationale Privatretch*, p. 120.

rembourser la somme prêtée même sur sur sa fortune de terre. Les législations de l'Angleterre et des Etats-Unis d'Amérique ne restreignent aucunement la responsabilité des propriétaires de navires relative aux contrats conclus par les capitaines. S'il s'agissait, au contraire, de fautes commises par un capitaine d'un navire anglais ou américain, le propriétaire ne devrait être responsable qu'à raison de tant de livres par tonneau ou aurait la faculté d'abandon du navire et du fret. Ces solutions devraient être admises par les tribunaux français si la question se posait devant eux. La *lex fori* ou loi du tribunal qui, en fait, connaît du procès ne doit jouer aucun rôle. D'après les usages généralement suivis, le propriétaire du navire peut être actionné devant le tribunal du pays dans lequel son navire est saisi; ce pays varie avec le hasard des voyages. Dans l'intérêt des propriétaires de navires et de leurs créanciers, il est bon qu'ils sachent par avance à quoi s'en tenir sur l'étendue de leurs obligations ou de leurs droits (1).

La solution que nous venons d'adopter comme, du reste, toutes celles qui ont été admises précédemment, n'est évidemment applicable que dans les pays où elle n'est pas écartée par la législation nationale. L'article 54 du *merchant shipping act* anglais s'applique, d'après ces termes mêmes, aux navires anglais comme aux navires

(1) Cette solution a été adoptée par le tribunal de première instance de Brême dans un jugement du 5 mars 1877 (v. *Journal* 1878, p. 627). Voici quelle était l'espèce : Un navire allemand ayant fait naufrage près de la côte d'Irlande, une maison irlandaise fit, sur la demande du capitaine, quelques dépenses pour le navire. Le propriétaire du navire était-il tenu personnellement de rembourser les dépenses conformément au droit anglais ou seulement jusqu'à concurrence du navire et du fret d'après le droit allemand? Le tribunal de Brême a adopté la seconde solution.

Voir en ce sens Asser (traduction Max Cohn), *das internationale Privatrecht*, p. 120 et 121.

M. de Courcy, dans une intéressante et remarquable brochure (*La responsabilité des propriétaires de navires en Angleterre et en France*) a fait une vive et juste critique des dispositions de la loi anglaise considérées en elles-mêmes; il montre aussi très bien à quelles singularités l'on arrive si, au point de vue de l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, on s'attache à la loi du pays où ceux-ci sont poursuivis. Il conclut en émettant le vœu que l'abandon du navire et du fret soit admis dans tous les pays. Sans doute l'unification des lois maritimes sur ce point important serait à souhaiter, mais l'admission dans tous les Etats de la loi du pavillon nous paraît suffire pour écarter toutes les singularités qui M. de Courcy met si bien en relief.

nationaux; la jurisprudence anglaise lui donne une portée générale, mais les jurisconsultes reconnaissent qu'il y a là une disposition fâcheuse et contraire au droit international naturel.

Aux Etats-Unis il n'y a pas de texte formel, mais la jurisprudence donne pourtant une portée absolue à la loi fédérale de 1851, sur l'abandon du navire et du fret, et, par suite, l'applique même aux navires étrangers.

44. Les capitaines de navires ont, d'après la législation de tous les pays, des rôles multiples à jouer. Non seulement ils ont la direction du navire et sont à la fois les mandataires des armateurs et des chargeurs pour faire tous les actes nécessaires à l'arrivée du navire à destination et pour la conservation de sa cargaison, mais encore c'est à eux que les lois imposent l'obligation de remplir des formalités très diverses dont le but est soit de protéger la vie des gens de l'équipage et des passagers, soit de sauvegarder les intérêts de ceux qui font transporter des marchandises par mer, soit, en cas de contestation, de fournir des preuves permettant de constater la cause réelle des accidents maritimes. Si les buts généraux que poursuivent toutes les législations en prescrivant ces formalités sont identiques, il s'en faut que les formalités à accomplir avant le départ, ou durant la traversée, ou à l'arrivée, soient les mêmes partout. Par cela même que les capitaines entrent avec leurs navires dans les ports de nations étrangères, il importe de déterminer quelles lois servent à fixer les obligations des capitaines au point de vue des formalités à remplir par eux. Comme nous l'avons toujours fait jusqu'ici, tout en nous plaçant à un point de vue général, nous examinerons surtout les questions au point de vue de la législation française, c'est-à-dire que nous supposerons de préférence un navire étranger se trouvant dans les eaux de la France, et que nous nous demanderons si le capitaine doit remplir les formalités prescrites par nos lois.

IV. Des obligations du capitaine avant le départ et a l'arrivée.

Sommaire : — 45. Principes généraux. — 46. De la visite. — 47. Du congé. — 48. Du pilotage. — 49. De la police sanitaire. — 50. Du rapport de mer ou consulat.

45. Les capitaines des navires étrangers, qui partent d'un port de France ou qui y font entrer leurs navires parvenus à destination, doivent-ils remplir les formalités diverses que le Code de commerce ou des lois spéciales chargent le capitaine d'accomplir? On pourrait être tenté, au premier abord, de résoudre cette question affirmati-

vement et d'appuyer cette solution sur la règle : *locus regit actum*. Ce serait une véritable erreur. Il s'agit ici de savoir non quelle législation détermine les formes à observer pour certains actes, mais quelle législation sert à décider si certains actes doivent être faits par le capitaine d'un navire étranger se trouvant en France. La question donc n'est pas une pure question de forme.

En réalité, elle ne peut pas recevoir une solution unique pour toutes les formalités ; elle doit être résolue différemment pour chacune d'elles à raison de sa nature et de son but. Tout ce qu'on doit dire, selon nous, c'est qu'en principe le capitaine est lié uniquement par la loi du pays du navire quant aux formalités à remplir avant le départ ou après l'arrivée à destination. C'est encore là une application toute naturelle du principe si fécond de la loi du pavillon. Cela n'a aucun inconvénient et est conforme à l'idée qu'en général la loi du pays du navire seule peut imposer des obligations au capitaine, parce que c'est sous son empire qu'il a reçu la direction du bâtiment. Mais on ne saurait s'en tenir rigoureusement à cette règle dans tous les cas. Il peut y avoir des formalités qui sont prescrites par la loi française aux capitaines dans un intérêt d'ordre public, si bien que les lois qui y sont relatives sont de véritables lois de police et de sûreté. Elles doivent, comme telles, s'appliquer aux capitaines des navires étrangers aussi bien qu'aux capitaines des navires français (art. 3, C. civ.). Il va de soi que, si les navires sont comme les personnes (au point de vue, tout au moins, de leur état et de leur capacité) suivis, en quelque sorte, par leurs lois nationales dans les pays étrangers, on ne peut pas invoquer en faveur des navires la loi du pavillon dans des cas où des lois personnelles étrangères seraient écartées.

Nous ne croyons pas qu'il y ait un dissentiment sérieux sur ces idées générales. Mais il n'en surgit pas moins de grandes difficultés lorsqu'il s'agit de les appliquer. Ces difficultés ont une cause commune facile à apercevoir. Le caractère prédominant des actes à accomplir n'apparaît pas toujours avec évidence, parce que souvent ils ont des buts multiples et que, d'ailleurs, pour faciliter les relations entre les nations maritimes et éviter les mesures de rétorsion, le législateur peut écarter des formalités touchant même quelque peu à l'ordre public.

Afin de mieux faire saisir les principes qui nous servent de guide, nous parlerons spécialement des principaux actes (ou formalités) que la loi française impose aux capitaines et, à propos de chacun d'eux, nous examinerons s'ils sont exigibles des capitaines de navires étrangers.

46. *De la visite.* — Les lois françaises prescrivent au capitaine de faire opérer la visite du navire avant de prendre charge (art. 225, C. comm.). La visite est faite par d'anciens navigateurs, constructeurs ou charpentiers, désignés annuellement par le tribunal de commerce. Elle a pour but de s'assurer que le navire est en état de tenir la mer et pourvu de tous les instruments ou ustensiles indispensables pour une heureuse navigation. Elle est prescrite, en principe, à chaque voyage pour les navires faisant la navigation au long-cours, s'il s'est écoulé plus de six mois depuis la navigation précédente; et, dans la pratique, elle se fait tous les ans pour les bâtiments faisant le cabotage.

Cette visite est-elle exigée pour les navires étrangers? Les avis sont très divisés en France sur cette question. On a soutenu avec beaucoup de force que l'obligation de la visite existe pour les bâtiments de toute nationalité. Cette mesure, dit-on, a pour but de conjurer, autant qu'il est possible, les sinistres maritimes qui peuvent causer la perte des navires et de leurs cargaisons, même la mort des gens de l'équipage et des passagers; c'est donc une loi de police applicable comme telle, sans distinction, aux bâtiments de toutes les nations (1). Mais cette opinion n'a pas triomphé dans la jurisprudence française (2), et nous croyons qu'elle a été repoussée avec juste raison. On ne peut contester que le législateur aurait pu admettre l'obligation de la visite pour les capitaines de toutes les nations à raison du caractère même et du but de la mesure dont il s'agit. Mais l'a-t-il fait? Nous ne le croyons point. Tout semble indiquer qu'il n'a eu en vue que les navires français. Différentes dispositions qui se rattachent à l'obligation de la visite, paraissent, pour des raisons variées, inapplicables aux capitaines étrangers; cela n'implique-t-il pas que cette obligation n'existe point pour eux? Ainsi, le procès-verbal de visite doit figurer parmi les pièces de bord (art. 225, C. comm.), et il ne paraît pas douteux que la loi du pavillon seule détermine les pièces du bord. De même, deux sortes de dispositions principales sont destinées à assurer l'exécution de l'obligation de faire opérer la visite. D'abord, la remise du rôle d'équipage n'est

(1) Bédaride, II, n° 385; Laurin sur Cresp, II, p. 580; Demangeat sur Bravard, IV, p. 207; Ruben de Couder, *Dict. de droit comm.*, v° Capitaine, n° 140.

(2) Req. rej., 11 février 1862; Dalloz, 1862, 1, 158; *Journal de Marseille*, 1862, 2, 445. En ce sens, Arthur Desjardins, t. II, n° 408; De Valroger, *Droit maritime*, n° 370. Cons. *Journal*, 1876, p. 458. Dict. de la jurisprudence, v° Navigabilité,

effectuée que sur la production du certificat de visite qui est mentionnée sur ce rôle. Comment appliquer cela aux navires étrangers alors qu'assurément la loi française, qui prescrit la tenue du rôle d'équipage, ne leur est pas applicable? Il est vrai que les lois maritimes de tous les pays exigent qu'une pièce analogue se trouve entre les mains du capitaine; mais comme certainement cette pièce n'est pas délivrée par l'autorité française, comment être assuré que sa délivrance sera précédée de la production du certificat de visite? Enfin le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852 (art. 83) punit d'amende le capitaine qui a négligé de faire opérer la visite. Ce décret ne paraît fait que pour les capitaines Français, de telle sorte que si l'obligation de faire opérer la visite existait pour les capitaines étrangers, elle demeurerait dépourvue de toute sanction.

Nous ne croyons pas pouvoir faire valoir en faveur de notre opinion l'idée générale invoquée par la Cour de cassation dans son arrêt du 11 février 1862, selon laquelle l'obligation de la visite n'existe pas pour les navires étrangers parce qu'étant considérés comme une portion détachée du pays dont-ils portent le pavillon, ils sont soumis aux lois de ce pays. Cela n'est pas décisif. Car le principe dont il s'agit n'est absolument vrai qu'en tant que le navire se trouve en pleine mer. D'ailleurs, nous-même, qui sommes très favorable à l'application de la loi du pavillon, nous ne saurions nier qu'elle doit être écartée dans certains cas. La question est précisément de savoir si nous nous trouvons dans l'un de ces cas exceptionnels.

Il est intéressant de remarquer que, dans les pays étrangers, les lois qui prescrivent des formalités ayant un but analogue à la visite, ont le soin parfois de viser expressément les navires des autres nations. L'importante loi anglaise sur la marine marchande provoquée par les efforts energiques de M. Plimsoll contient sous la rubrique *des navires étrangers* un long article (art. 13) qui indique que les dispositions relatives au droit pour le *Board of Trade* d'arrêter un navire ne se trouvant pas en état de tenir la mer par suite de surcharge ou de mauvais arrimage, s'appliquent aux navires étrangers (1); mais d'autres dispositions de la même loi, telles que celles

(1) Il paraît, du reste, que l'application de cette disposition aux navires étrangers n'a pas été admise sans difficulté à la Chambre des communes. La décision a été dictée par la crainte de placer le pavillon anglais dans une situation désavantageuse.

qui concernent la ligne de maximum de charge (art. 25 à 28) ne sont faites que pour les navires anglais (1).

47. *Congé*. — Pour le congé, la même difficulté que pour la visite ne saurait s'élever ; il n'est pas douteux que le capitaine n'a pas besoin d'obtenir un congé pour un navire étranger ; il suffit, pour s'en convaincre, de se référer à la définition même que donne du congé le règlement général du 7 novembre 1866. L'article 161 de ce règlement est ainsi conçu : « Le congé est l'acte délivré par la Douane « pour établir que le navire est toujours en droit de se prévaloir « de la francisation qu'il a obtenue. Il affirme l'identité du navire « auquel il est délivré avec celui qui a fait l'objet de la francisation. » La francisation est la constatation de la nationalité française du navire. Il va donc de soi que l'application des dispositions légales sur le congé aux navires étrangers serait un véritable non-sens. Du reste, l'article 162 du règlement de 1866 vient confirmer cette idée en disposant « qu'aucun bâtiment *français*, quelle que soit sa « contenance, ne peut prendre la mer sans un congé ».

48. *Du pilotage*. — Dans tous les pays maritimes, les capitaines sont tenus de prendre un pilote à l'entrée ou à la sortie des ports et des rades et cette obligation incombe sans distinction aux capitaines de toutes les nationalités. Ce caractère général de l'obligation du pilotage se conçoit. Il s'agit d'une mesure de police au premier chef ; la navigation à l'entrée des ports et des rades offre souvent les plus graves difficultés ; pour éviter les accidents, il est indispensable qu'une personne connaissant les lieux indique au capitaine les écueils et lui donne des avis sur la direction à imprimer au navire. En France l'obligation du pilotage n'a pas exclusivement le caractère d'une mesure de police ; il y a là aussi une mesure fiscale, puisque les capitaines peuvent, à leurs risques et périls, se dispenser de prendre un pilote à bord, à la charge seulement de payer quand même le droit de pilotage. Mais les lois fiscales sont elles-mêmes territoriales ; elles sont applicables sans distinction fondée sur la nationalité des personnes ou des biens.

Les textes législatifs français sont conformes à cette solution. Ils imposent l'obligation de prendre un pilote ou de payer le droit de pilotage à tout navire. Dans le sens de l'assimilation entre les navires français et les navires étrangers au point de vue du pilotage il a même été fait par une loi récente un nouveau pas. Le décret du 12 décembre 1806 exemptait de l'obligation du pilotage

(2) La loi anglaise dont il s'agit a été traduite dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1877, p. 51 et suiv.

les navires ne jaugeant pas 80 tonneaux ; il limitait cette exemption aux navires *français* de ce tonnage. Mais cette disposition ne concordait pas avec le principe de la loi du 19 mai 1866 selon lequel les navires étrangers ne doivent pas être soumis à des impôts ou à des charges dont sont exempts les navires français. La loi nouvelle du 29 janvier 1881 sur la marine marchande, en étendant l'exemption du pilotage aux bâtiments dont le tonnage ne dépasse pas cent tonneaux, a pris soin d'effacer toute distinction fondée sur la nationalité des navires. L'article 1 de cette loi dispose : « la franchise du pilotage est accordée à *tous* les navires, etc. »

49. *De la police sanitaire.* — Dans l'intérêt de la santé publique, toutes les législations apportent des restrictions à la liberté de la navigation maritime. Le but de ces dispositions concernant la police sanitaire doit leur faire reconnaître, en principe, un caractère territorial. Elles s'appliquent donc dans chaque pays à tous les navires, de quelque nationalité que ce soit, qui entrent dans un port, soit parce qu'ils sont arrivés à destination, soit parce qu'ils y font une relâche forcée ou volontaire. Le décret français du 22 février 1876 sur la police sanitaire consacre expressément, du reste, cette idée par diverses dispositions ; ainsi l'article 4 de ce décret dispose : « *Tout* « navire qui arrive dans un port français doit, avant toute commu- « nication, être reconnu par l'autorité » et beaucoup d'autres dispositions du même décret indiquent expressément que les obligations qu'elles consacrent sont imposées à *tout* capitaine.

Mais la même règle ne saurait être appliquée aux navires qui partent d'un port étranger. Généralement les formalités sanitaires prescrites au départ ne le sont que pour les navires nationaux. C'est ainsi que le décret français précité du 22 février 1876, (tit. IV, art. 21 et 22), quand il s'agit des mesures sanitaires *au point de départ*, ne parle que des navires *français* en partance, en laissant seulement aux navires étrangers la faculté de se soumettre aux mêmes formalités.

50. *Du rapport de mer ou consulat.* — L'une des principales obligations du capitaine, lors de l'arrivée à destination de son navire, est de faire le *rapport de mer* appelé souvent aussi *consulat.* Tout ce qui concerne ce rapport est réglé en détail par les articles 242 à 244 du Code de commerce français complétés par l'article 10 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 sur les relations des consuls avec la marine marchande.

Ce rapport est fait, en France et dans les colonies françaises, devant le Président du tribunal de commerce ou devant le juge de paix du canton dans les lieux où il n'existe pas de tribunal de commerce ; en

pays étranger, le rapport est fait au Consul de France; à défaut de consul, au juge du lieu ou à toute autre autorité locale (art. 243 et 244 C. comm.).Le rapport doit énoncer le lieu et le temps du départ, la route qu'a suivie le navire, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire et toutes les circontances de la navigation (art. 244 C. comm.) Le dépôt du rapport doit être opéré dans les 24 heures de l'arrivée (art. 242, C. comm.). Il faut que le rapport soit fait promptement afin que le capitaine n'ait pas le temps de chercher les moyens de dissimuler la vérité et de tromper à l'aide des énonciations du rapport sur les causes véritables des accidents survenus durant le voyage. Le capitaine a un certain intérêt, du reste, à hâter le dépôt de son rapport; il ne peut, sauf dans le cas de péril imminent, décharger ses marchandises avant de l'avoir fait. Cette dernière règle à deux buts différents. Elle est d'abord destinée à empêcher qu'on ne décharge des marchandises qui provenant d'un pays infecté pourraient répandre la contagion au port de destination; elle a ensuite pour but de mettre obstacle à ce que le capitaine ne rédige son rapport de façon à justifier par des événements purement fortuits des avaries dont-il ne s'apercevrait qu'après le déchargement et qui, en réalité, proviennent de sa faute ou de celle des gens de l'équipage.

Le rapport de mer doit-il être fait, conformément à ces dispositions, même par un capitaine étranger? L'affirmative paraît bien avoir été admise sans sérieuse difficulté sous l'empire de l'Ordonnance de 1681. Valin considérait que l'obligation de faire le rapport de mer était d'ordre public (1). Mais il ne semble pas que le Code de commerce ait conservé à cette obligation ce caractère, et il faut, selon nous, admettre que les capitaines des navires étrangers n'ont pas à remplir la formalité du dépôt du rapport telle qu'elle est réglementée par le Code de commerce (2). On peut en ce sens tirer

(1) L'art. 4 du liv. II, tit. X de l'ordonnance de 1681 était ainsi conçu : « *Tous* maîtres et capitaines de navires seront tenus de faire leur rap- « port au lieutenant de l'Amirauté vingt-quatre heures après leur arri- « vée au port, à peine d'amende arbitraire.» Valin s'exprimait sur cette disposition dans ces termes : « Cet article et les suivants concernent les « étrangers comme les Français. Il importe, en effet, qu'aucun navire « n'entre dans un port qu'on ne sache de quelle nation il est, d'où il « vient, s'il est en règle, ce qui lui est arrivé dans la route, les risques « qu'il a courus, ce qu'il a vu ou appris, en un mot les circonstances « de son voyage qui méritent d'être sues, et cela est du droit des gens « observé chez toutes les nations, etc. »

(2) Desjardins, *Droit comm. marit.*, t. II, n° 543, p. 561 et suiv.—Cette

argument des articles 243 et 244 du Code de commerce qui disposent que le capitaine abordant dans un port étranger doit se présenter au consul de France et lui faire un rapport. Ces dispositions ne peuvent être entendues que des capitaines des navires français ; car il serait singulier qu'on astreignît les capitaines des navires étrangers à faire leur rapport au consul de France plutôt qu'au consul de leur propre pays. Les articles 243 et 244 peuvent encore être invoqués dans le même sens à un autre point de vue. Par cela même qu'ils s'occupent du rapport à faire par le capitaine dans un port de destination, ils reconnaissent que la loi française régit à ce point de vue même hors de la France les capitaines des navires français. En des matières de cette nature, tout est réciproque; on ne peut demander aux États étrangers de supporter dans leurs ports l'application de la loi française, alors qu'on refuse d'appliquer les lois de ces nations aux navires étrangers se trouvant en France. Ces dispositions impliquent donc que la loi française n'est pas applicable aux capitaines de navires étrangers arrivant à destination dans un port français.

Les partisans de l'opinion contraire (1) discutent sur le point de savoir si les capitaines étrangers doivent faire le rapport en France devant le consul de leur nation ou devant le président du tribunal de commerce. La plupart se prononcent pour le consul (2). Il y a là une solution dont l'équité est incontestable. Mais est-elle conforme à l'idée selon laquelle les dispositions du Code de commerce, relatives au rapport de mer, sont faites pour tous les capitaines, quelle que soit leur nationalité ? Cela nous paraît bien douteux et, nous voyons dans la contradiction même dans laquelle tombent les adversaires de notre opinion qui appliquent et repoussent tour à tour les articles 242 et suivants du Code de commerce, une preuve à l'appui de notre thèse. Il faut appliquer complètement ou ne pas appliquer du tout ces dispositions; il n'y a pas de milieu. Du reste, on ne concevrait pas, s'il s'agissait véritablement d'une formalité d'ordre public, que la loi française la laissât accomplir en France devant une auto-

doctrine est adoptée dans une excellente circulaire concertée entre les ministres de la justice et des affaires étrangères. La jurisprudence se prononce en ce sens. Cour de Cass., ch. civ., 23 novembre 1847, S., 1848, 1, 66; Cass., ch. civ., 27 février 1851, S. 1851, 1, 34.

(1) Laurin sur Cresp, *Droit marit.*, t. I, p. 596 ; L. de Valroger, *Droit maritime*, n° 484.

(2) Laurin sur Cresp, op. cit., t. I, p, 599 et 600; L. de Valroger, *op. et loc. citato*,

rité étrangère, le consul d'un autre État. Car alors on n'aurait aucun moyen certain de s'assurer que les capitaines des navires étrangers déposent leur rappart.

Ce qui donne un certain intérêt aux questions qui viennent d'être examinées, c'est que non seulement les formes du rapport diffèrent dans les pays mêmes où il est exigé, mais qu'encore dans certains États, ou bien il n'est pas exigé de rapport ou il n'en est exigé que dans les cas de relâche forcée et de naufrage.

VII. DES OBLIGATIONS ET DES POUVOIRS DU CAPITAINE EN COURS DE ROUTE.

SOMMAIRE : — 51. Formalités diverses prescrites au capitaine en cours de route. — 52. Rapport de mer. — 53. Prêt à la grosse, vente de marchandises. — 56. Vente du navire.

51. Ce n'est pas seulement avant le départ ou après l'arrivée que le capitaine a des formalités à remplir, c'est encore lors de l'arrêt du navire dans des ports de relâche. Ainsi la loi française exige du capitaine que des accidents ont contraint de faire une relâche imprévue, qu'il dépose un rapport de mer appelé petit rapport; elle prescrit au capitaine qui veut emprunter à la grosse sur le navire ou les marchandises, qui croit devoir vendre des marchandises ou même le navire, d'obtenir certaines autorisations et de remplir des formalités spéciales. Les dispositions des lois françaises sur ces divers points sont-elles applicables aux capitaines des navires étrangers relâchant dans un port français ?

52. La loi française veut qu'il soit fait un rapport en cas de relâche forcée et de naufrage, afin de faire connaître les causes de la relâche ou du naufrage. C'est là ce qu'on appelle le *petit rapport* parce que les déclarations du capitaine y sont moins circonstanciées que dans le rapport fait au port de destination. Le petit rapport est fait soit en France, soit en pays étranger, aux mêmes autorités que le rapport de mer proprement dit (Art. 245, Code de commerce; ordonnance du 29 octobre 1833, art. 12). Le petit rapport est-il obligatoire pour le capitaine d'un navire étranger qui fait une relâche forcée dans un port français ? Cette question ne se distingue pas de celle qui est relative au rapport de mer et elle doit être résolue de la même manière qu'elle (V. nº 50). Nous admettons, par conséquent, que les capitaines de navires étrangers n'ont pas à faire un petit rapport dans les termes de la loi française; ils n'ont, en cas de relâche forcée, qu'à se conformer à leur loi nationale quant aux formalités à remplir.

53. Les capitaines de navires peuvent emprunter à la grosse en

cours de voyage sur le navire ou sur des marchandises de la cargaison, vendre même une partie de celle-ci pour subvenir à des besoins urgents. Ce pouvoir est admis par toutes les législations maritimes. On peut même remarquer que, si les prêts à la grosse faits aux propriétaires de navires avant le départ, ne sont plus admis dans les récentes lois maritimes (1) ou tendent à disparaître presque complètement, en fait dans les pays où cette sorte de prêt à la grosse est encore possible, les prêts faits en cours de voyage aux capitaines sont toujours assez fréquents (2).

Mais, afin de sauvegarder les intérêts qui peuvent être menacés par l'exercice de ce pouvoir du capitaine, la loi française exige plusieurs conditions pour qu'un emprunt à la grosse soit fait par lui. D'après l'art. 234 du Code de commerce, le capitaine doit constater la nécessité de l'emprunt par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, puis se faire autoriser à contracter l'emprunt en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix ; chez l'étranger, par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat du lieu. Selon l'opinion la plus générale,. ces formalités sont exigées seulement pour assurer au prêteur son privilège sur le navire (article 192, n° 5 Code de commerce) et pour couvrir la responsabilité du capitaine dans ses rapports avec le propriétaire du navire ; mais elles ne constituent pas des conditions de validité du prêt à la grosse et leur inaccomplissement n'est pas opposable aux tiers de bonne foi. Quoi qu'il en soit, dans ses limites, ces formalités ont une assez grande importance ; il est fort avantageux pour le prêteur à la grosse d'avoir un privilège sur le navire affecté à son prêt ; l'absence de cette garantie le place dans une situation précaire.

Il est incontesté que les formalités de l'article 234 du Code de commerce français doivent être remplies par le capitaine d'un navire français qui emprunte à la grosse alors que son port de destination est un port de France. Mais que décider lorsqu'il s'agit d'un

(1) Voir notamment *Code comm. all.*, art. 680 ; loi belge du 12 août 1879 contenant le nouveau livre II du Code de commerce, art. 156. En France, la suppression du privilège du prêteur à la grosse avant le départ opéré par la loi du 10 décembre 1874 (art. 27) sur l'hypothèque maritime a fait disparaître en fait le prêt à la grosse antérieur au départ.

(2) Leur nombre diminue cependant. La facilité des communications par télégrammes permet souvent aux capitaines de prendre les ordres de l'armateur quant aux mesures à prendre lorsqu'un besoin d'argent se produit en cours de voyage. Du reste, les grandes compagnies de navigation maritime ont des représentants spéciaux dans les ports les plus importants.

navire étranger destiné pour la France ou d'un navire français destiné pour un port étranger ? Nous avons déjà posé le principe général qui doit, selon nous, servir à résoudre cette question, lorsque nous avons admis que la preuve des créances privilégiées doit être faite dans les formes prescrites par la loi du pays du navire (n° 39). Il faut en conclure ici que, pour le prêt à la grosse fait au capitaine en cours de voyage, il y a lieu de se conformer aux formes et conditions prescrites par la loi du pavillon du navire (1). Si nous nous arrêtons d'une façon spéciale sur cette question annoncée, du reste, précédemment (n° 39) c'est qu'elle a une assez grande importance pratique et qu'à son propos des arguments décisifs nous paraissent pouvoir être invoqués en faveur de notre thèse générale.

La loi française (art. 234 Code de commerce) ne s'attache pas au pays de destination et reconnaît qu'à ce point de vue elle doit régir les navires français, alors même qu'ils se trouvent, lors de l'emprunt, dans un port étranger. Il serait bien singulier et fort peu équitable qu'elle n'admît pas la réciprocité, en laissant le capitaine faisant un emprunt à la grosse en France, se conformer à sa loi nationale. Du reste, par cela même qu'il s'agit de formalités protectrices du propriétaire du navire et destinées à couvrir à son égard la responsabilité du capitaine, on peut dire qu'elles sont relatives aux pouvoirs du capitaine qu'elles restreignent dans une certaine mesure. Or il a été démontré précédemment (n° 42) que la loi du pavillon seule sert à déterminer les pouvoirs des capitaines.

Ce ne sont pas ces raisons théoriques seules qui nous semblent devoir faire écarter la loi du port de destination ; pour exclure son application, on peut invoquer, en outre, des considérations pratiques décisives. En appliquant la loi du port de destination, on se heurte aux difficultés les plus graves ; on se trouve même placé en présence de véritables impossibilités pratiques.

Les navires n'ont pas toujours une destination fixe et déterminée par avance ; ils ont souvent une destination éventuelle. Ce dernier cas est même devenu très fréquent ; souvent aujourd'hui les navires venant des lieux de production ont pour destination non pas un port désigné d'avance, mais un port qui sera indiqué au capitaine dans tel port ou devant telle rade, par exemple devant telle rade à l'entrée de la Manche.

Lorsque le navire a une destination fixe, assurément il ne serait pas

(1) C'est en ce sens que se prononce M. de Courcy dans les *Quest. de droit marit.* (1re série), p. 72 et suiv.

impossible au capitaine d'observer les formalités et conditions prescrites par la loi du port de destination. Seulement cela pourrait être très difficile; il peut se faire, surtout si le navire se dirige vers un pays maritime secondaire qu'on ne puisse guère, au port dans lequel l'emprunt est contracté, arriver à connaître la loi de ce pays sur le prêt à la grosse fait en cours de route.

Lorsque la destination du navire est éventuelle, la doctrine, qui voudrait recourir à la loi du port de destination, est d'une application vraiment impossible. Faudrait-il donc que le capitaine se conformât aux lois de tous les pays entre lesquels l'option pourra s'exercer? Et si l'on n'a pas indiqué limitativement quels sont les divers pays entre lesquels le choix s'exercera; sera-t-il donc nécessaire que le capitaine observe les formalités prescrites pour les prêts à la grosse faits en cours de voyage par toutes les législations maritimes!

On pourrait être tenté, pour éviter ces complications ou ces véritables impossibilités, d'écarter sans doute la loi du port de destination, mais d'exclure aussi celle du pavillon, pour s'en tenir à la loi du pays où l'emprunt est contracté. La règle : *locus regit actum* paraît assurément favorable à cette doctrine. On ne saurait nier qu'avec elle on échappe aux graves inconvénients que présente l'application de la loi du port de destination. Toutefois nous ne croyons pas cette opinion admissible. L'art. 234 C. comm. montre bien que notre législateur n'a pas voulu suivre cette règle pour les navires français à l'étranger; ainsi que nous l'avons déjà fait observer plus haut, on ne peut admettre pour les navires étrangers se trouvant en France une règle générale différente de celle qui, d'après la législation française elle-même, régit les navires français en pays étranger.

54. Une question analogue à celle qui vient d'être examinée peut être posée à propos des formalités à remplir par le capitaine pour vendre le navire lui-même. Cette question a assurément un intérêt bien plus restreint que la précédente; elle n'est pas de nature à se présenter souvent. On sait qu'il n'entre pas dans les pouvoirs du capitaine de vendre le navire qu'il dirige; une telle vente paraît même contraire au but de l'expédition à la tête de laquelle le capitaine est placé : à la différence des marchandises, le navire est l'instrument d'un commerce, il n'en est pas l'objet; il n'est pas destiné à être vendu, sauf quand, à raison de son état, il ne peut plus rendre les services qu'on doit en attendre. En s'inspirant de ces idées générales, le Code de commerce français (art. 237) dispose q « le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires ». Mais une exception est faite par cet article même pour *le cas d'innavigabilité légale*

ment constatée. Autant que possible, le capitaine doit, pour la constatation de cette innavigabilité, se conformer à la loi du pays du navire (1).

VI. DES RÈGLEMENTS D'AVARIES.

SOMMAIRE : — 55. Distinction des avaries communes et particulières. — 56. Diversité des lois sur les caractères des avaries communes, sur le règlement. — 57. Du tribunal compétent pour les règlements d'avaries communes. — 58. Loi déterminant, soit le caractère des avaries communes, soit les règles de la contribution. Critique de la jurisprudence. Loi du pavillon. — 59. Formes du règlement.

55. Le principe de la célèbre loi *Rhodia de jactu* (2) a été admis par toutes les législations maritimes. Ainsi, dans tous les pays, l'on distingue entre les avaries particulières et les avaries communes; les premières provenant d'un cas fortuit sont supportées par le propriétaire des choses qui les ont souffertes; les secondes, qui proviennent d'un sacrifice volontaire fait dans l'intérêt commun sont supportées par tous ceux qui en ont profité.

56. Si les lois de tous les pays reconnaissent des avaries communes et admettent le principe de la contribution, il s'en faut qu'elles s'accordent complètement sur la réglementation de cette importante matière. Les différences sont même assez nombreuses pour que leur existence suscite de vives plaintes et qu'il ait été fait des efforts réitérés, demeurés jusqu'ici infructueux pour arriver à l'uniformité des législations (3).

Les différences se rattachent à deux points principaux. D'abord, malgré l'identité des idées générales, certaines avaries sont traitées comme particulières dans un pays et comme communes dans un autre. Puis, lorsqu'il s'agit de la contribution, le navire et le fret ne contribuent pas de la même manière; c'est sous ce dernier rapport qu'existe la diversité la plus grande.

(1) Voir pour les navires français l'ordonnance du 29 octobre 1833, art. 32.

(2) Digeste, XIV, 2.

(3) La plus célèbre tentative de ce genre est due à l'Association anglaise pour les progrès et la codification du droit des gens. Cette association a formulé les règles dont elle recommande l'admission à toutes nations maritimes à raison du lieu dans lequel se sont réunis les ngrès de cette associrtion qui les ont formulées, ces règles sont ap-ées Règles d'York et d'Anvers. Le texte en a ét souvent publié, se trouve notamment reproduit dans les *Questions de droit maritime* e série) de M. de Courcy, p. 265 à 288.

Quelques exemples montreront bien la nature et l'importance souvent considérable de ces divergences. La loi française range notamment parmi les avaries communes les loyers des gens de l'équipage pendant l'arrêt du navire par ordre de puissance ou pendant sa relâche pour faire des réparations lorsque le navire est affrété au mois (Code de comm., art. 400, 6°). En Angleterre et en Espagne (art. 480) ils ne sont jamais supportés comme avaries communes ; dans les Etats-Unis d'Amérique et d'Allemagne (Code de comm. allemand, art. 708, 4°), ils donnent lieu à contribution, mais seulement dans le cas où la relâche a été causée par une avarie commune.

De même la jurisprudence française a une tendance marquée à faire supporter en avaries communes les dommages causés par un forcement de voiles ou de vapeur. Au contraire, en Angleterre, en Allemagne, dans les Etats-Unis d'Amérique, le forcement de voiles ou de vapeur est classé en avarie particulière.

Quand il s'agit de déterminer la proportion pour laquelle le navire et le fret contribuent aux avaries communes, les divergences législatives s'accentuent et se multiplient. Voici les différentes règles admises sur cette importante question dans quelques-uns des principaux pays.

En Angleterre, le navire contribue pour sa valeur au port de reste et le fret pour son montant, déduction faite des dépenses qui auraient été évitées si le navire et la cargaison n'avaient pas été sauvés, grâce au sacrifice volontaire. Dans beaucoup d'autres pays, on admet soit pour le fret seulement, soit pour le fret et le navire, une sorte de forfait d'après lequel on estime d'une façon invariable l'importance soit de l'usure du navire, soit des dépenses formant une charge du fret. D'après le Code de comm. allemand (art. 919) le navire avec ses agrès et apparaux contribue à raison de sa valeur au moment où le voyage est terminé et où le déchargement commence ; le fret contribue pour les deux tiers de son montant (art. 71). Cette dernière règle est aussi admise aux Etats-Unis d'Amérique. Mais, en France, les propriétaires de bâtiments jouissent d'une faveur exorbitante ; le navire contribue pour moitié de sa valeur au port de reste et le fret pour la moitié de son montant brut.

Ces divergences législatives donnent naissance à de graves conflits de lois. Il va de soi que la loi française est applicable quand le navire est français et que, le port de reste étant en France, le règlement d'avaries communes se fait dans un port français. Mais quelle loi faut-il appliquer lorsqu'un navire étranger arrivant dans les eaux françaises, le règlement d'avaries a lieu en France, ou quelle loi doit être appliquée dans le cas inverse, celui où un règlement

d'avaries se fait pour un navire français dans un port de reste étranger? Cette grave question se pose soit quand il faut décider si une avarie est particulière ou commune, soit quand il s'agit de fixer la proportion dans laquelle le navire et le fret contribuent aux avaries communes. Mais il n'est pas douteux, croyons-nous, qu'un même principe doit servir à la résoudre à ces deux points de vue.

D'après la doctrine qui prévaut dans presque tous les pays (1), on s'attache à la loi du port de destination, du moins quand les intéressés n'appartiennent pas au même pays; lorsque la nationalité de ceux-ci est la même, on applique la loi de leur pays. En ce sens, on fait observer que les navires sont des meubles, que, comme tels, ils doivent suivre la loi du lieu où ils se trouvent lors du règlement, *lex rei sitæ*. On ajoute que, d'ailleurs, cela a d'autant plus d'avantages que le règlement se fait au port de reste d'après le système admis par le Code français (art. 414) et toutes les lois maritimes.

Malgré l'accord presque complet de la doctrine et de la jurisprudence en faveur de cette solution, nous ne nous y arrêterons pas. Au point de vue théorique, les arguments qu'elle invoque n'ont aucune valeur à nos yeux et elle aboutit à des résultats singuliers et même parfois choquants; nous préférons appliquer encore la loi du pays du navire dans tous les cas, à moins que les intéressés n'aient fait une convention contraire.

La loi de la situation applicable, en général, aux biens mobiliers, ne l'est pas aux navires. A plusieurs reprises nous avons cherché à démontrer qu'il en est ainsi à différents points de vue. Il n'y a aucune bonne raison pour s'attacher à la *lex rei sitæ* à propos du règlement des avaries communes. Il est vrai que ce règlement se fait au port de reste du navire, que c'est, en conséquence. le tribunal de ce port qui nomme les *dispacheurs*, qui homologue le règlement et qui, généralement, statue sur les difficultés qui s'élèvent à son occasion. Mais pourquoi le tribunal du port de reste n'appliquerait-il pas la loi du pays du navire? On ne saurait assurément dire que les tribunaux n'appliquent que leurs lois nationales.

D'après le système ordinairement admis, on fait varier les obligations des intéressés avec la législation du port de reste. Cela se concevrait si ce port était toujours connu à l'avance; on pourrait dire alors que les parties ont connu les obligations qui leur incomberaient

(1) Asser, *Das international Privatrecht* (trad. all. de Max Cohn), p. 129 et suiv. — Govare, *Avaries communes*, ch. V, n° 71, p. 185 et suiv. — V. pour l'Allemagne, jugement du tribunal supérieur de commerce de Leipzig du 23 déc. 1872 rapporté, *Journal* 1874, p. 133 et suiv.

en cas d'avarie commune. Mais le port de reste ne peut jamais être déterminé par avance avec certitude. Des accidents de mer peuvent avoir pour effet d'empêcher le navire de continuer sa route; le règlement d'avaries communes se fait alors au port dans lequel il est arrêté. D'après la doctrine que nous combattons, la loi de ce port régirait le règlement au fond. Ce n'est pas tout. Souvent, indépendamment de tout accident de mer, la destination définitive du navire demeure incertaine jusqu'au dernier jour du voyage; ainsi que cela a été indiqué plus haut à diverses reprises, rien n'est plus fréquent aujourd'hui que des navires ayant une destination éventuelle; un représentant du propriétaire du navire ou des propriétaires de la cargaison indiquent au capitaine, lors de son arrivée devant une rade, vers quel port il doit se diriger. Dans le système que nous critiquons, les ordres donnés alors au capitaine auraient sur la loi applicable au règlement d'avaries communes, une influence décisive. Si, par exemple, à l'entrée de la Manche, le capitaine reçoit l'ordre de se rendre dans un port anglais, le navire contribuera pour sa valeur d'après son état lors de son arrivée dans ce port et le fret d'après son montant brut, déduction faite des dépenses qui auraient été évitées sans le sacrifice qui constitue l'avarie commune. Si, d'après l'ordre reçu, il se rend dans un port allemand, le fret ne contribue que pour les deux tiers de son montant brut. Enfin, s'il est dirigé vers un port français, le navire contribue pour la moitié de sa valeur au port de reste et le fret pour la moitié (1).

N'est-il pas singulier qu'un événement de mer imprévu modifie aussi profondément les obligations des parties? N'est-il pas exorbitant que la volonté du représentant d'un des intéressés puisse faire varier d'une façon parfois aussi notable la part contributive de chacun? Dans l'intérêt même des expéditions maritimes, il faudrait que ceux qui y sont intéressés comme chargeurs ou comme armateurs sussent par avance, dans la mesure du possible, à quoi ils s'obligent. En tous les cas, quand il y a une destination éventuelle, on ne peut justifier que la volonté d'une personne intéressée dans la question de contribution détermine indirectement comment celle-ci aura lieu. N'est-t-il pas à craindre que cette personne, pour fixer le port de destination, ne tienne compte de l'intérêt qu'elle a à l'application de la législation d'un pays?

(1) M. de Courcy a montré très bien les singularités qui résultent, en présence de la diversité des législations sur la contribution du navire et du fret, de l'application de la loi du port de destination. *Quest. de droit maritime* (1re série), p. 233 et suiv.

Pour se soustraire à ces difficultés et aux inconvénients si graves du système qui triomphe, on stipule souvent dans les connaissements ou les chartes-parties, que les avaries communes se règleront soit d'après les lois de tel état, soit d'après les règles d'York et d'Anvers. Ainsi la loi qui sera appliquée aux avaries communes est déterminée par avance; les parties n'ont à craindre ni surprise résultant d'événements de mer imprévus, ni option intéressée pour un certain port faite en cas de destination éventuelle.

Mais nous croyons qu'en l'absence de toute convention expresse, aucun des inconvénients signalés ne doit se produire. Pour nous, en effet, la loi du pays du navire est applicable à la contribution aux avaries communes en quelque contrée que se trouve le port de reste. Ainsi, par avance, les parties intéressées savent à quoi s'en tenir sur les charges qu'entraînera pour elles l'obligation de contribuer aux avaries communes.

Cette solution, qui a l'avantage de faire prévaloir pour le navire la loi du pavillon, n'est pas contraire aux principes généraux. Où se passe le fait constituant l'avarie commune? Le plus souvent en pleine mer. N'est-il pas admis généralement qu'en pleine mer les lois applicables aux navires sont celles du pays dont il porte le pavillon? Il n'y a pas de bonne raison pour ne pas appliquer la même règle lorsque, lors du sacrifice volontaire, le navire se trouvait dans les eaux territoriales d'un Etat. Car, sauf dans les cas où l'ordre public de cet Etat est en jeu, il faut, selon nous, appliquer la loi du pavillon.

On peut, d'ailleurs, présenter notre solution comme une interprétation rationnelle de la volonté des parties intéressées. Elles savaient avant le départ du navire qu'en cas d'avaries communes elles auraient à contribuer. Il va de soi qu'elles ont dû porter leur attention de préférence sur la loi du pays du navire; c'est la seule loi à laquelle elles ont pu se référer. On ne peut admettre qu'un chargeur allègue qu'il a entendu contribuer, le cas échéant, aux avaries communes d'après la loi de son pays; car il ne peut y avoir évidemment qu'une seule loi applicable, et si les chargeurs étaient de nationalités différentes, chacun pourrait alors invoquer la loi de son pays, ce qui conduirait à une véritable impossibilité.

Mais il est possible que tous les intéressés appartiennent à la même nationalité, soient, par exemple, tous Français? On dit, en général, qu'en ce cas il faut régler la contribution conformément à leur loi nationale, à la loi française. Nous ne croyons pas que, même en ce cas, la loi nationale des parties soit nécessairement applicable aux avaries communes. Il ne s'agit assurément pas de lois person-

nelles. Aussi n'admettrions-nous l'application de la loi du pays des intéressés que s'il résultait des circonstances qu'ils ont voulu s'y référer.

En nous attachant ainsi à la volonté présumée des intéressés, nous ne violons aucun principe. Les règles concernant la contribution aux avaries communes ne sont pas impératives; elles sont seulement interprétatives; la loi les pose seulement pour le cas où les parties n'y auraient pas dérogé. (Art, 398, C. comm.).

59. Tout ce qui vient d'être dit est relatif seulement aux règles de fond; au point de vue de la forme des règlements d'avaries communes, la règle *locus regit actum* conduit sans difficulté à l'application de la loi du port de destination. Cette loi est applicable seulement dans cette mesure et encore faut-il qu'il n'y ait pas dans ce port, pour les navires français, de consul de France. Car s'il y a un consul de France, il doit faire observer les formes prescrites par la loi française. (Art. 414, C. de commerce; art. 20, ordonnance du 29 octobre 1833.)

VII. DES ABORDAGES.

SOMMAIRE : — 60. Fréquence des abordages. Ses motifs. — 61. Questions législatives les concernant. — 62. Conflits de lois relatifs aux abordages. Questions diverses. — 63. Question relative aux personnes qui supportent le dommage. — 64. Question relative aux conditions et formalités à remplir pour la conservation des droits des intéressés.

60. Avant le grand développement qu'a pris de nos jours la navigation à vapeur, les abordages entre navires étaient assez rares, ils n'avaient, en général, lieu que dans les ports et dans les rades, et ils ne causaient le plus souvent que des avaries légères. Aujourd'hui, les abordages sont très fréquents; ils ont souvent lieu en pleine mer, ils occasionnent parfois la perte entière des navires ou des cargaisons et des morts de passagers ou de gens de l'équipage. L'augmentation du nombre et du volume des navires, la force d'impulsion que leur donne la vapeur, l'identité des grandes routes maritimes suivies ont produit naturellement ces importants changements.

61. Les abordages donnent naissance à plusieurs questions législatives dont les principales sont les suivantes : *a*. Quand un dommage est causé par un abordage au navire ou à la cargaison ou aux personnes, qui est tenu de le supporter? *b*. Quelles formalités les personnes lésées ont-elles à remplir pour conserver leur droit à des dommages-intérêts, s'il y a lieu, et dans quel délai sont-elles nues d'agir?

62. Il s'en faut que toutes les législations résolvent ces questio de la même manière et l'on ne saurait contester que la loi franç

leur donne des solutions soit peu rationnelles, soit d'une excessive rigueur.

D'abord, en ce qui concerne les personnes ayant à supporter les dommages provenant d'abordage ; il est sans doute admis partout qu'en cas d'abordage causé par la faute d'un capitaine, il doit avec le propriétaire civilement responsable, des dommages-intérêts aux personnes lésées, qu'en cas d'abordage fortuit chaque intéressé supporte définitivement les dommages qu'il a soufferts. Mais, pour ce qui est des dommages causés aux navires, le Code de commerce français (art. 407) et quelques autres codes adoptent une règle toute spéciale en prévision du cas où il y a incertitude sur la cause réelle de l'abordage ; il est alors fait une masse des dommages subis par les deux bâtiments et ils sont également répartis entre eux. C'est là une exception peu justifiable au droit commun ; ordinairement tout dommage causé est traité comme provenant d'un cas fortuit lorsqu'il n'est pas prouvé qu'il a sa cause dans une faute. C'est là une règle générale qu'adoptent spécialement en matière d'abordages la plupart des législations (1).

Les accidents de mer sont fréquents et, par suite, si la personne lésée par un abordage n'était pas contrainte de faire constater promptement le dommage causé et d'agir en justice pour en réclamer la réparation pécuniaire, de nouveaux accidents pourraient survenir et il serait alors impossible ou tout au moins très difficile de déterminer quels dommages proviennent de l'abordage, quels autres ont été occasionnés par l'accident postérieur. C'est pour cela que le Code de commerce français (art. 435 et 436) exige qu'une réclamation soit faite et signifiée dans les vingt-quatre heures à partir du moment où le capitaine a pu agir et qu'elle soit suivie dans le mois d'une demande en justice. Mais toutes les lois maritimes ne sont pas aussi rigoureuses. Ainsi la loi belge du 21 août 1879 (art. 235) qui adopte, en principe, les dispositions du Code de commerce français, y déroge dans le cas où l'abordage a causé la perte entière ; il accorde alors un mois pour faire la signification à partir du jour où les intéressés ont eu connaissance de l'évènement. Le nouveau Code de commerce italien de 1882 (art. 654) sans fixer de délai, exige seulement qu'une protestation soit faite devant l'autorité du premier port où se rend le navire.

La divergence des lois sur les règles relatives à l'abordage a

(1) La loi belge du 21 août 1879 (art. 228 à 231) ne reconnaît plus l'arbitrage mixte ou douteux.

donné lieu à des conflits de lois fort graves. Les uns sont relatifs à la loi à appliquer quant aux personnes qui supportent le dommage souffert, les autres concernent les lois qui fixent les formalités à remplir et les délais à observer par les personnes lésées pour conserver intact leur droit de réclamer des dommages-intérêts. Nous examinerons successivement ces deux sortes de conflits.

63. Quelle loi doit servir à déterminer par quelles personnes sont supportés définitivement les dommages soufferts ? Cette question ne parait guère s'être élevée devant les tribunaux. On se l'explique facilement par l'intérêt fort restreint qu'elle présente. Pour les dommages causés par un abordage aux marchandises ou aux personnes, les principes sont les mêmes dans toutes les législations : on distingue seulement à cet égard le cas où l'abordage est fortuit et celui où il est causé par la faute du capitaine ou des gens de l'équipage. Il y a aussi identité entre toutes les législations pour les cas dans lesquels il est prouvé que l'abordage, qui a causé dommage à un ou plusieurs navires, est fortuit ou provient d'une faute. La divergence ne se produit que dans le cas où la cause réelle de l'abordage qui a endommagé des navires ne peut pas être démontrée et c'est par suite dans ce cas relativement rare qu'un conflit de lois peut s'élever. Il ne paraît pas douteux qu'on doive appliquer la loi frnnçaise lorsque l'abordage s'est produit dans les eaux françaises et entre navires français. Mais que décider lorsque l'abordage a eu lieu soit dans les eaux d'un Etat étranger, soit en pleine mer, soit même dans les eaux françaises entre navires étrangers ? Il y a lieu de faire ici l'application d'un principe généralement admis. L'obligation de supporter en commun par portions égales les dommages causés par un abordage mixte ou douteux est une obligation légale ; or, pour déterminer quelles obligations légales naissent à l'occasion d'un fait, il faut s'attacher à la loi du pays sur le territoire duquel le fait dont il s'agit s'est produit. Il faut conclure de là que la loi applicable en notre matière est celle de l'Etat dans les eaux duquel a eu lieu l'abordage. La disposition de l'article 407 du Code français sur l'abordage mixte ou douteux doit être restreinte aux abordages se produisant dans les eaux françaises.

La règle que nous adoptons ne nous fournit pas de solution pour le cas où il y a abordage en pleine mer. Par cela même qu'on se trouve en dehors des eaux d'un pays quelconque, il semble rationnel d'écarter la disposition arbitraire sur l'abordage douteux pour s'en tenir au droit commun des nations qui ne reconnaît que les abordages fortuits ou provenant d'une faute de l'homme. Cette dernière solution devrait être maintenue, selon nous, même pour le cas

où les navires qui se seraient abordés en pleine mer seraient tous français.

64. A la différence du conflit précédent celui qui s'élève quand il s'agit de savoir quelle loi s'applique aux formalités et délais à observer pour conserver le droit de réclamer des dommages-intérêts à raison d'un abordage, a une très grande importance pratique. Les tribunaux français en ont été fréquemment saisis et les auteurs discutent beaucoup sur lui.

Ce qui explique les cas nombreux dans lesquels cette question s'est élevée c'est que, d'après la doctrine courante en France, les tribunaux compétents pour connaître d'une action en dommages-intérêts pour abordage sont, outre le tribunal du domicile du défendeur et celui du demandeur français quand le défendeur est étranger (art. 14, C. civ. français), les tribunaux du pays dans lequel le navire abordé peut être saisi ou du port de destination de ce navire. Ainsi les tribunaux français sont souvent saisis de demandes en dommages-intérêts à raison d'abordages survenus entre navires qui tous sont étrangers ou dont les uns sont français, les autres étrangers, à raison d'abordages qui ont eu lieu dans des eaux étrangères ou même en pleine mer. Alors s'élève naturellement la question de savoir si, malgré la nationalité des navires ou le lieu dans lequel s'est produit l'abordage, il a fallu, pour la conservation des droits des personnes lésées, qu'elles fissent dans les délais prescrits les actes qu'exigent les articles 435 et 436 du Code de commerce.

D'après l'opinion la plus répandue et le plus généralement consacrée par la jurisprudence française, c'est la loi du tribunal saisi (*lex fori*) qui fixe à quelles conditions l'action est recevable ; en conséquence, les articles 435 et 436 devraient être appliqués aux demandes en dommages-intérêts formées pour cause d'abordage portées devant les tribunaux français, quel que soit le lieu dans lequel s'est produit l'abordage et quelle que soit la nationalité des navires (1).

En faveur de cette opinion on invoque à la fois les principes généraux du droit et les motifs spéciaux de la fin de non-recevoir établie par les articles 435 et 436 C. de comm. Les lois qui créent les

---

(1) Asser, *Das internationale Privatrecht* (trad. all. de Max Cohn), p. 123 et 124. P. Deloynes, *Quest. prat. d'arbitrage marit.*; Sibille, *Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage*, p. 87, n° 108. — Aix, 12 mai 1877, S, 1857, 2, 721, Montpellier, 31 mars, 1873, S., 1873, 2, 165; Douai, 16 juin 1876, *Journal* 1876, p. 356; Paris, 16 février 1882 ; *La Loi* du 9 mars 1882.

tribunaux et qui fixent leur compétence, dit-on, déterminent aussi les conditions de la recevabilité des actions portées devant eux. Or que font les articles 435 et 436 du Code français? Ils indiquent précisément à quelles conditions sont recevables devant les tribunaux de France les actions en dommages-intérêts pour abordage. On concevrait sans doute que ces dispositions fussent modifiées en tout ou en partie pour le cas où l'abordage a eu lieu soit en dehors des eaux françaises, soit entre navires dont l'un au moins est étranger. Mais ces modifications ne pourraient résulter que du texte de la loi lui-même; or les articles 435 et 436 ne font aucune distinction. On ajoute que les motifs de ces dispositions expliquent qu'elles soient applicables dans tous les cas. Il est toujours vrai de dire que le retard apporté à agir en dommages-intérêts pour cause d'abordage peut mettre le juge dans l'impossibilité de démêler avec certitude quels dommages proviennent de l'abordage et quels dommages résultent d'un événement de mer postérieur.

Les partisans de l'application des articles 435 et 436 à tous les abordages dont les tribunaux de France connaissent se divisent sur des points d'une grande importance. Les uns prétendent les appliquer en ce sens absolu que les intéressés, pour conserver leurs droits doivent faire et signifier une réclamation dans les vingt-quatre heures et faire suivre dans le mois cette signification d'une demande en justice, que seulement les formes de la réclamation et de la signification peuvent être celles du pays dans lequel ces formalités sont remplies en vertu de la règle *locus regit actum* (1). Les autres considérant que les délais fixés pour accomplir des formalités font en quelque sorte partie intégrante de ces formalités, soutiennent qu'il suffit qu'on se soit conformé à la loi en vigueur dans le pays où la signification a été faite, quant au délai de cette signification, si elle est faite dans un port étranger (2).

(1) Deloynes, *op. cit.*,

(1) M. Demolombe a donné une consultation en ce sens à propos du pourvoi formé contre l'arrêt précité de la Cour d'appel de Montpellier du 31 mars 1873. On y lit le passage suivant rapporté dans l'étude déjà citée de M. Deloynes : « Au point de vue juridique, la fixation d'un dé-
« lai pour l'accomplissement d'un acte se lie intimement au caractère
« des formalités exigées par la validité de cet acte, et par suite, la loi
« qui régit les formalités doit régir aussi les délais. La condition de
« temps accordé par une loi pour faire un acte solennel tient essentie
« lement à la nature des formalités qu'elle exige; soumettre un ac
« à une loi pour la forme, à une autre loi pour le délai dans lequel les
« formes doivent être accomplies, ce serait s'exposer à exiger l'impos-

L'un et l'autre de ces systèmes doivent être repoussés. Le second est fondé, selon nous, sur une erreur et, si la loi du tribunal saisi seul devait être consultée pour déterminer les conditions de recevabilité de l'action, il faudrait aller jusqu'à exiger la signification de la réclamation dans les vingt-quatre heures lorsque la demande est portée devant un tribunal français. La règle *locus regit actum* n'est relative qu'aux formes instrumentaires que souvent les parties ne pourraient pas observer dans un pays étranger. Un délai n'est assurément pas une forme instrumentaire, et les obstacles de fait, qui s'opposent parfois à ce qu'on observe certaines formes dans un pays étranger, ne peuvent pas s'opposer à l'observation d'un délai.

Quant au premier système, il doit être repoussé par d'autres raisons. Le principe qu'il invoque n'est pas certain ; nous le considérons comme inexact et, de plus, son application conduit en matière d'abordage à des conséquences tellement rigoureuses qu'elles touchent à l'iniquité.

Les conditions de la recevabilité de l'action sont celles de la loi du tribunal saisi, en tant qu'il s'agit de conditions touchant à l'ordre public ou de conditions de formes à remplir auprès du tribunal. Nous n'apercevons nullement pour quel motif on s'attacherait à la loi du tribunal saisi lorsque les conditions de recevabilité litigieuses consistent dans des actes à accomplir en dehors de tout instance et ayant, par conséquent, un caractère exclusivement extrajudiciaire.

Quoi qu'on puisse penser, en théorie, de l'opinion que nous combattons, elle n'a rien de trop rigoureux lorsque le tribunal saisi est un des tribunaux du pays du navire abordé ; le capitaine du navire abordé qui joue le rôle de demandeur doit connaître sa loi nationationale. Mais le navire abordé peut être étranger ; on comprend alors que le capitaine de ce bâtiment ignore les dispositions de la loi française (art. 435 et 436), ou, d'une façon plus générale, la loi du tribunal qui sera saisi un jour. On peut même dire qu'à certains

« sible. Si la loi italienne * a donné trois jours pour protester en cas « d'abordage, c'est que ce délai est réputé nécessaire, d'après l'organi- « sation de la procédure italienne, pour l'exécution régulière de l'acte « de protestation. Le délai d'une formalité n'est, en définitive, qu'un « des moyens garantis par la loi et presque toujours le plus indis- « peusable d'accomplir les formalités légales ; la loi ne peut exiger « que ce qu'elle rend pessible. Le délai est donc de l'essence même de « la formalité et est réglé nécessairement par la loi qui régit l'acte. »

* Il s'agit du Code de commerce italien de 1865 ; mais la même disposition se retrouve dans le Code italien de 1882 (art. 665).

égards l'observation de la loi du tribunal qui sera saisi postérieurement est impossible. Ce tribunal ne peut pas, en effet, être déterminé par avance. D'après ce qui a été dit plus haut, la jurisprudence française reconnaît compétence en notre matière à un assez grand nombre de tribunaux divers. Sans doute l'on est tenté d'objecter que précisément le capitaine du navire abordé a le choix entre ces tribunaux, et que c'est à lui à conformer sa conduite à la législation en vigueur dans le pays où siège le tribunal qu'il a le projet de saisir par la suite. Mais, en faisant cette objection, on ne tient pas compte de ce que souvent il est difficile que le capitaine sache à l'avance le tribunal qui sera saisi. Le hasard a bien sur la détermination de ce tribunal une certaine influence. Il est souvent prudent de porter l'action en dommages-intérêts devant un tribunal du por où le navire abordeur est rencontré. Ce port ne peut être connu tant que le navire abordeur n'y est pas trouvé.

Ce n'est pas tout. Admettons un instant, au moins pour les besoins de la discussion, que le capitaine du navire abordé doive connaître la législation du pays du tribunal qu'il aura à saisir, parce que souvent ce tribunal siégera dans le pays du navire abordeur. On imposerait parfois ainsi au capitaine du navire abordé une obligation impossible à remplir. L'abordage peut avoir lieu la nuit, le navire abordeur peut avoir, même le jour, continué sa route après l'abordage sans permettre de reconnaître son pavillon. Faudra-t-il donc que le capitaine du navire abordé remplisse dans le prochain port où il s'arrêtera les formalités prescrites par les lois de toutes les nations pour la conservation des actions en dommages-intérêts ? Faudra-t-il qu'il se mette en mesure de plaider devant toutes les juridictions du monde ?

Frappé des conséquences iniques et presque absurdes auxquelles conduit le système généralement suivi, un de nos meilleurs jurisconsultes (1) a proposé un système nouveau qu'il recommande surtout pour le cas où l'abordage a eu lieu en pleine mer. Après avoir exposé la doctrine selon laquelle les fins de non-recevoir dépendent de la loi de la juridiction saisie et avoir indiqué que cette doctrine peut être considérée comme établie en France, notre savant et honoré maître, M, Labbé, s'exprime dans les termes suivants : « La raison « est-elle bien satisfaite de cette décision ? N'y a-t-il pas des faits « qu'il n'est pas juste, logique, de placer sous l'empire de telle ou « telle législation positive ? Tout le monde, aujourd'hui, sent le be-

(1) Labbé, Dissertation dans Sirey, 1875, 1, 97 et dans le Journ. du Palais. 1875, p. 241.

« soin de tracer, par un accord entre les nations, des règles de « droit international maritime pour ce qui se passe en pleine mer. « Faut-il attendre les résultats d'un congrès pour donner à la jus- « tice un mouvement plus équitable à l'égard des étrangers ? Notre « loi a-t-elle été faite pour régir des personnes qui ne lui étaient « soumises, ni par le lien de la nationalité, ni par le lieu du séjour « au moment des faits litigieux ? Nous ne proposerons pas de subs- « tituer la loi positive arbitraire du demandeur à celle du défen- « deur ou à celle du tribunal. Le fait, à notre avis, par la diversité « de la nationalité des parties et par le lieu de son accomplissement, « échappe à toute loi positive. Il reste, sous la loi qui régit l'huma- « nité tout entière, le droit des gens, disaient les Romains, qui ont « fini par le confondre avec le droit naturel. Le droit des gens, le « droit commun des nations maritimes, la raison humaine exigent « de la part du capitaine dont le navire a été endommagé ou a péri « par la faute d'autrui une protestation aussi prompte que possible. « Notre délai de vingt-quatre heures, tempéré par l'excuse de l'im- « puissance comme le fait notre jurisprudence, répond peut-être « assez bien à cette idée. Mais devons-nous admettre, comme une « nécessité de justice absolue, une signification du protêt plus « prompte que l'introduction de la demande en justice. Un retard « de quelques jours dans le recours direct contre l'auteur présumé « du dommage doit-il être objecté à un demandeur étranger si, « d'ailleurs, il est démontré qu'il a agi de bonne foi et qu'il a usé « d'une diligence raisonnable ; si surtout le retard n'a pas rendu « plus difficile à constater la cause des événements, la faute des « parties. — Nous proposons donc au juge de statuer selon sa rai- « son, sans le secours d'une loi positive. Oui, en attendant une loi « internationale vraiment applicable à de semblables litiges. Cela « est-il inoui ? Notre législateur lui-même, en ordonnant au juge de « statuer dans le silence de la loi positive, l'invite à suppléer par sa « raison et par le droit naturel à l'absence de textes écrits et pro- « mulgués (art. 4, C. civ.)... »

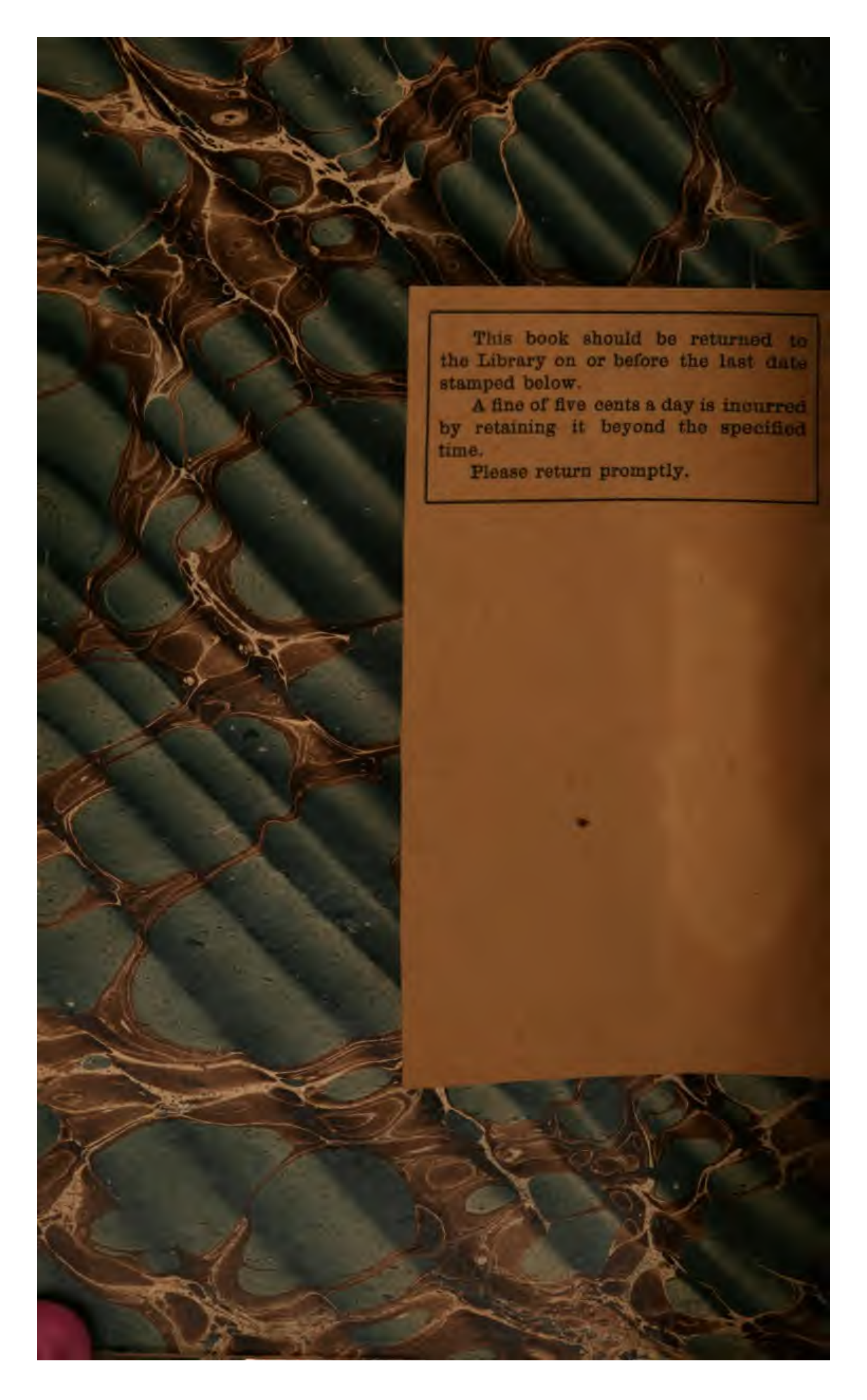
On ne saurait nier que ce système est fort ingénieux et fort séduisant. Cependant nous le croyons quelque peu entaché d'arbitraire. Le juge doit sans doute suppléer par sa raison et par le droit naturel à l'absence des textes écrits. Mais précisément en notre matière il y a des textes écrits ; on en trouve, soit dans le Code de commerce français, soit dans les lois ou dans les codes étrangers. C'est du conflit de ces lois ou de ces codes que naît la difficulté. En présence de leurs dispositions contradictoires, à quelle loi faut-il recourir ? Telle est l'unique question. C'est, à notre sens, la

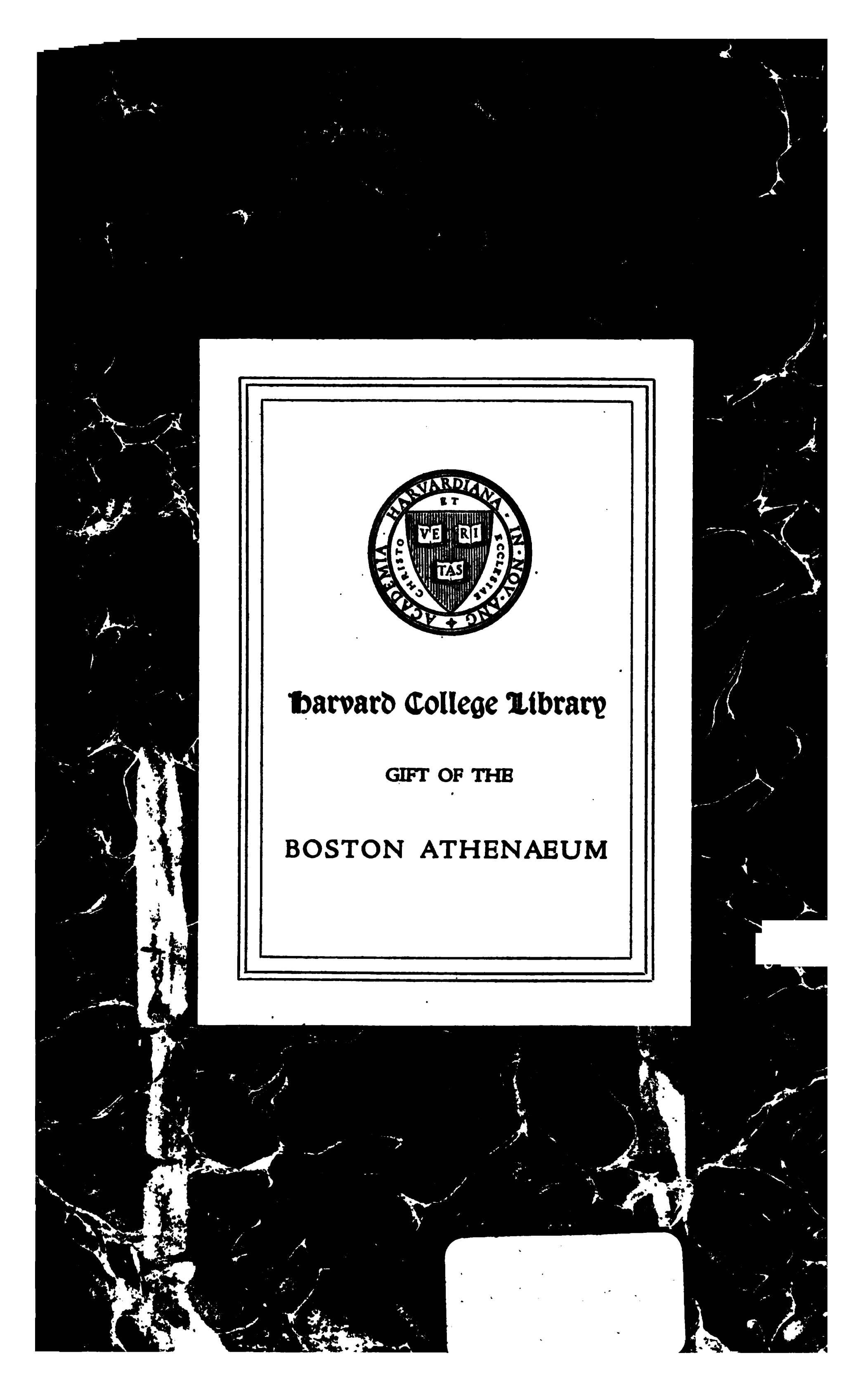
supprimer et non la résoudre que d'appliquer la loi naturelle, c'est-à-dire la règle qui paraît au juge être la plus conforme à la raison, abstraction faite de toutes les législations positives. Il faut, croyons-nous, s'en tenir invariablement, en quelque lieu qu'arrive l'abordage et quel que soit le tribunal saisi, à la loi du navire abordé. Le capitaine de ce navire n'a pas à se plaindre qu'on lui applique la loi qu'il doit avant tout connaître, celle sous l'empire de laquelle il a été chargé de la direction du bâtiment.

63. Nous arrêtons ici ces études de droit international privé maritime. Ce n'est pas assurément qu'il n'y ait d'autres conflits de lois nombreux et difficiles se rattachant au droit maritime. Il s'en élève un grand nombre, spécialement à propos de l'affrétement et des assurances ; mais ces conflits sont résolus à l'aide des principes généraux. Nous ne les examinons pas, par suite, ici, malgré le haut intérêt qu'ils présentent. Notre but était seulement de démontrer, par l'examen d'un certain nombre de questions, qu'en matière maritime, il y a lieu souvent, en présence des divergences des législations, de ne pas tenir compte des principes ordinaires pour s'attacher à *la loi du pavillon*. Sur bien des points, la jurisprudence et la doctrine, soit en France, soit dans les pays étrangers, n'adoptent pas cette idée générale. Nous croyons que l'avenir lui appartient (1) et que, grâce à elle, on échappera aux graves inconvénients que présente la diversité des lois maritimes, en attendant l'époque peut-être encore éloignée où les nations adopteront une législation maritime commune.

(1) Nous pouvons à cet égard signaler d'excellents symptômes. M. Pasquale Fiore, dans un article récemment paru (*La legge*, 1882, n° 9, p. 317 et suiv.), défend la doctrine de l'application de la loi du pavillon. Notre collègue et ami, M. Renault, adhère, dans un grand nombre de cas au moins, à cette doctrine. Rappelons, comme nous avons eu l'occasion de l'indiquer au début de ces articles, que la même opinion a été soutenue avec une grande force à propos de cas spéciaux par M. Labbé, par M. de Courcy et par notre rédacteur en chef et ami, M. Clunet. Au mois de septembre 1882, M. Asser, dans un projet de résolutions sur le conflit des lois commerciales, présenté à l'Institut de droit international reconnaît que « par rapport aux navires la substitution de la *loi nationale* à la *lex rei sitæ* se recommande en théorie. »

Paris. — Typ. A. PARENT, rue M.-le-Prince, 31.
A. DAVY, successeur.




HARVARDIANA · IN · NOV · ANG · ACADEMIA
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS